У Повітряних Силах Збройних Сил України триває місячник боротьби з правопорушеннями. Кінцевий результат проведених заходів – зміцнення військової дисципліни, удосконалення роботи посадових осіб військових частин з профілактики порушень статутних правил взаємовідносин між військовослужбовцями.

Як викорінюють ще подекуди присутні у війську ганебні явища, про вжиті заходи щодо їх попередження читайте в наступному номері нашої газети.

Век пройден!



8 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

18 квітня – 23 квітня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№16 (576)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

З НАГОДИ СВЯТА

Дорогі друзі!

Сердечно вітаю вас із світлим та величним святом Христового Воскресіння, яке уособлює перемогу віри, надії та любові, торжество істини та справедливості, праведності і величі духу!

Цей день дарує теплі почуття та переживання великої таємниці існування вічного життя. Віра у перемогу Христа над смертю надихає людей на служіння добру і допомагає вистояти у скрутні часи.

Воскресіння Христове, Пасха Господня – це Свято свят, Торжество із торжеств. Кожний з нас сприймає його із відкритою душею і чистим серцем, почуттями благодаті та очищення, віри у краще майбутнє. Адже воно наповнює наше життя світлом і радістю, додає наснаги та енергії у виконанні священного обов'язку із захисту нашої Вітчизни.

Бажаю усім, хто виконує свої обов'язки у складі миротворчих підрозділів, на бойовому чергуванні чи у далекому поході, тим, хто забезпечує діяльність Збройних Сил, і тим, хто вчиться у військових навчальних закладах, наснаги у їхній нелегкій праці.

Щиро зичу миру, злагоди та здоров'я. Нехай вас усіх об'єднує віра у добро та реалізуються всі ваші світлі надії, а веселі Пасхальні свята принесуть радість, благополуччя і щастя!

Хай в цей день здійсняться всі ваші мрії і бажання, усі добрі задуми і справи, і Боже благословення ніколи не покидає вас і ваших рідних!

Христос воскрес!

Воістину воскрес!

Міністр оборони України
Михайло ЄЖЕЛЬ.



Шановні військовослужбовці та працівники Збройних Сил України!
Дорогі ветерани війни та військової служби!

Від усього серця вітаю вас із світлим і радісним святом – Воскресінням Христовим!

Світлий празник Пасхи об'єднує всіх нас, несе нам довгоочікувану радість перемоги добра і життя, дарує надію та впевненість у завтрашньому дні, поселяє спокій у серцях, укріплює віру.

Великодні свята нагадують нам про духовне відродження, яке потрібне всім нам, всьому Українському війську. Пасхальні дні – це й час віддання шани всім тим, хто поклав своє життя за Вітчизну, заради свободи та миру на нашій землі.

Щиро дякую кожному військовослужбовцю та працівнику Збройних Сил України за сумлінне виконання службових обов'язків, наполегливу ратну працю щодо зміцнення обороноздатності держави.

Бажаю всім душевної чистоти і гармонії, миру та спокою в сімейних оселях. Нехай Світле Воскресіння Христове надихає нас на добрі та праведні справи та стане для кожного початком нового життя – кращого і добрішого.

Христос Воскрес!

Воістину Воскрес!

З повагою

Начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України
генерал-полковник
Григорій ПЕДЧЕНКО.

Товариші офіцери, сержанти, солдати, працівники та ветерани Збройних Сил України!

Вітаю вас зі світлим святом Пасхи!

Віра у воскресіння Ісуса Христа має живу безперервну традицію в нашого народу. Недарма це свято наші предки назвали Великоднем, бо найзнаніша подія, яку згадують у цей день, тримає навколо себе серця і помисли людей усього світу впродовж понад двох тисяч років.

У цей день серця та душі людей відкриваються назустріч одне одному, дарують добро, любов і повагу. Наповнене світлим духовним змістом, це Свято було і залишається життєдайним джерелом, що додає кожному із нас сили, духовної чистоти, любові та міцної віри у краще майбутнє.

Багатьом із нас цей день навіює теплі спогади святкової урочистості родини та переживання великої таємниці підтвердження вічного життя. Віра в перемогу Христа над смертю завжди надихала на служіння добру вже тут, на Землі, робила людей кращими, допомагала вистояти у скрутні часи.

Бажаю всім, хто виконує свої обов'язки на бойовому чергуванні, тим, хто забезпечує діяльність Повітряних Сил Збройних Сил України, і тим, хто вчиться у військових навчальних закладах, вашим сім'ям і вашим рідним злагоди і здоров'я, щастя й наснаги у вашій нелегкій праці. Нехай нас усіх об'єднає віра в найвищу справедливість і нехай справдяться всі наші надії!

Христос Воскрес!

З повагою

Командувач Повітряних Сил Збройних Сил України
генерал-лейтенант Сергій ОНИЩЕНКО.

ПЕРЕДПЛАТА

Крила України

Видання можна передплатити на будь-який термін у всіх відділеннях зв'язку. У каталозі видань України на 2011 рік передплатний індекс – 22242 на сторінці 40.

Оплата здійснюється платіжним дорученням (для колективних передплатників) та поштовим переказом (для індивідуальних передплатників).

Вартість передплати на 2011 рік:

Для України:	Для країн СНД:
199 грн. 20 коп. – на рік;	398 грн. 40 коп. – на рік;
99 грн. 60 коп. – на 6 міс.;	199 грн. 20 коп. – на 6 міс.;
49 грн. 80 коп. – на 3 міс.;	99 грн. 60 коп. – на 3 міс.;
16 грн. 60 коп. – на 1 міс.	33 грн. 20 коп. – на 1 міс.

Вартість одного примірника – 4 грн. 15 коп.



ОФІЦІЙНИЙ ВІЗИТ

"Росії потрібен Ан-70"

18 квітня в рамках робочого візиту в Україну Міністр оборони Російської Федерації Анатолій Сердюков та Міністр оборони України Михайло Єжель відвідали в Криму полігон злітно-посадкових систем "НИТКА".

Начальник полігона полковник Олександр Плєшков ознайомив керівників оборонних відомств України і Росії з інфраструктурою цього унікального комплексу, його тактико-технічними характеристиками і завданнями.

Також Анатолій Сердюков та Михайло Єжель оглянули блок аерофінішера – системи, що забезпечує посадку літаків.

Відповідаючи на запитання журналістів, Міністр оборони України Михайло Єжель зазначив, що візит в Україну його російського колеги є результатом попередніх домовленостей, досягнутих під час робочої зустрічі у Москві наприкінці березня для обговорення питань військової та військово-технічної співпраці.

Говорячи про майбутнє полігона злітно-посадкових систем "НИТКА", Михайло Єжель відзначив, що головним партнером щодо його використання була і залишається Росія.

– Росія – головний наш партнер у використанні "НИТКА". Але свою зацікавленість до цього полігону також виявляють Індія та Китай, – повідомив Міністр оборони України Михайло Єжель.

Відповідаючи на запитання представників ЗМІ щодо перспектив використання полігона "НИТКА" для підготовки російських льотчиків палубної авіації, Анатолій Сердюков зазначив:

– Ми вже його використовуємо.

Також російський Міністр оборони повідомив, що щорічна вартість оренди "НИТКА" коштує російській стороні в середньому 700 тисяч доларів.

Щодо можливого збільшення орендної плати за використання "НИТКИ" глава вітчизняного оборонного відомства Михайло Єжель повідомив:

– Збільшення орендної плати залежатиме від зростання цін на енергоносії, паливо, комунальні послуги. Ці питання ми вирішуватимемо у робочому порядку.

Вже наступного дня Анатолій Сердюков і Михайло Єжель відвідали у Києві Державне підприємство "Антонов".

За підсумками відвідування, Міністр оборони Російської Федерації Анатолій Сердюков повідомив журналістам, що, починаючи з 2015-2016 року, російське оборонне відомство планує розпочати закупівлю нових серійних військово-транспортних літаків короткого зльоту і посадки Ан-70 і модернізованого важкого транспортного літака Ан-124-100 "Руслан".

– Програма "Ан-70" вже включена до державної програми озброєння Російської Федерації до 2020 року. Загалом, обсяг замовлень на нові Ан-70 становитиме 60 літаків, – повідомив Анатолій Сердюков.

Він також зазначив, що Міністерство оборони Російської Федерації на даному етапі веде всі необхідні роботи щодо завершення програми державних випробувань і сертифікації літака в Росії.

– Нам дуже подобається і потрібен цей літак, – підкреслив Анатолій Сердюков.

Глава російського оборонного відомства також повідомив, що в рамках українсько-російської кооперації Міністерство оборони Росії протягом найближчих 5 років планує провести модернізацію наявних Ан-124 "Руслан", а з 2015-2016 років розпочати закупівлю нових модернізованих "Русланів" в Україні.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.



Командир пілотажної групи "Українські козаки" льотчик 1-го класу полковник Сергій Ігоревич Єремчук потрапив у біду. Зараз він перебуває на стаціонарному лікуванні у Військово-медичному клінічному центрі Центрального регіону. Для лікування потрібні значні кошти.

Просимо усіх, кому не байдужа доля прекрасної людини, яка безмежно любить життя та небо, перерахувати посильну фінансову допомогу на рахунок благодійної організації "Благодійний фонд охорони здоров'я військовослужбовців".

Розрахунковий рахунок №26005060727956 в Вінницькій філії ПАТ комерційного банку "Приватбанк" МФО 302689 код ЗКПО 37159706 з поміткою "для Єремчука С.І."

СПЕЦОПЕРАЦІЯ

"Північний сокіл" повернувся в Україну

21 квітня опівдні на Батьківщину повернувся екіпаж Іл-76МД Повітряних Сил ЗС України, який протягом трьох тижнів виконував завдання в рамках спільної українсько-данської операції "Північний сокіл – 2011" з перевезення пального на острові Гренландія.





На військовому майданчику міжнародного аеропорту "Бориспіль" українських військових льотчиків зустрів ТВО першого заступника командувача Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенант Василь Нікіфоров та члени військової ради Командування Повітряних Сил. Після проведення митних процедур особовий склад, який брав участь в операції "Північний сокіл – 2011", відзначили нагородами командувача Повітряних Сил ЗС України.

Олександр Олехнович. "Крила України". Фото Дмитра Струтинського.

БОЙОВЕ ЧЕРГУВАННЯ

Прикарпатці заступили на охорону повітряного простору України

Особовий склад Івано-Франківської бригади тактичної авіації заступив на бойове чергування в системі протиповітряної оборони держави. Свою "бойову естафету" прикарпатські авіатори перейняли від бригади тактичної авіації, що дислокується у Миргороді.



Ритуал заступлення на бойове чергування розпочався з шикування всього особового складу частини прямо на злітній смузі перед своїми літаками та внесення Бойового прапора частини. Перевірити стан техніки та рівень підготовки особового складу до бригади прибув заступник командувача ПвК "Захід" – начальник авіації полковник Олександр Кухаренко.

Перевірка показала, що техніка і особовий склад знаходяться на дуже високому рівні, – зазначив офіцер. – Переконаний, що військовослужбовці цього з'єднання будуть гідно виконувати покладені на них завдання з охорони та оборони повітряного простору України.

– Бойове чергування – це виконання реального бойового завдання у мирний час, – наголосив командир бригади тактичної авіації полковник Сергій Биховець. – Для нас це велика відповідальність і велика честь одночасно. Наша частина повністю укомплектована льотчиками, котрі здатні виконувати поставлені перед ними завдання як удень, так і вночі, незважаючи на будь-які погодні умови.

На даний момент особовий склад частини знаходиться в підвищеному ступені бойової готовності і за лічені хвилини готовий підняти у повітря винищувачі МіГ-29.

Тарас Грень. РМЦ МО України.



Український миротворець загинув у Ліберії внаслідок нещасного випадку

19 квітня внаслідок нещасного випадку загинув бортовий перекладач вертолітної ланки 56-го окремого вертолітного загону Збройних Сил України Місії ООН у Ліберії майор В'ячеслав Сулін. Створено комісію з розслідування трагедії. Причини загибелі військового не повідомляються.

Міністр оборони України Михайло Єжель висловлює глибокі співчуття рідним і близьким загиблого.

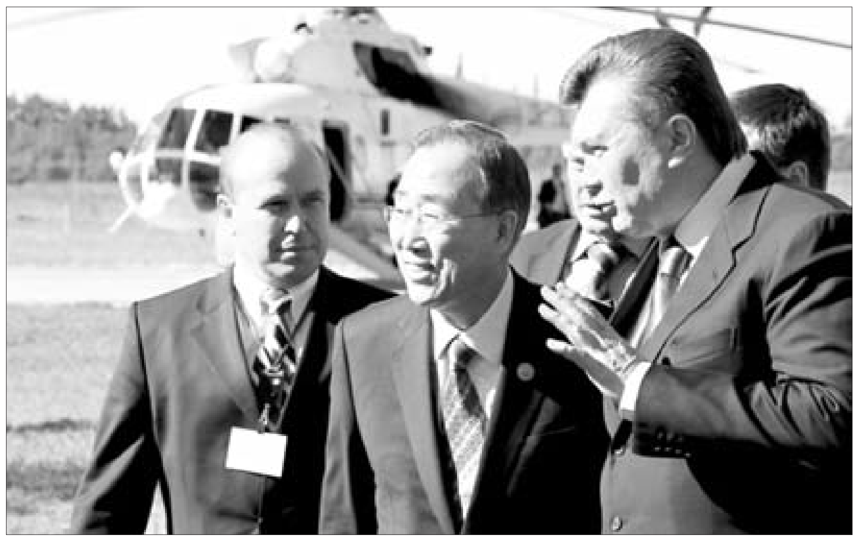
56-й окремий вертолітний загін ЗС України виконує завдання у складі Місії ООН у Ліберії з 2004 року. У розпорядженні загону – 8 вертольотів Мі-8 і 3 вертольоти Мі-24. Серед основних завдань Місії ООН у Ліберії, що виконують українські авіатори, – перевезення персоналу Місії та посадових осіб, перевезення вантажів, медичне транспортування, евакуація поранених, польоти спостереження, повітряне супроводження переміщення військ. Там знаходяться 275 українських миротворців.



Президент України Віктор Янукович:

"Ми отримали можливість будівництва об'єкта "Укриття" і його завершення до 2015-го року"

19 квітня спільно з партнерами-донорами чорнобильських фондів Україна провела Конференцію зі збору коштів на чорнобильські проекти. Як підкреслив Президент України Віктор Янукович, вона стала справжнім проривом на тлі попередніх подібних заходів, а її результати – безпрецедентні. Спільними зусиллями вдалося зібрати близько 550 мільйонів євро на реалізацію чорнобильських проектів. Україна також зробила свій внесок – 29 мільйонів євро. Про це повідомляє офіційне інтернет-представництво Президента України.



Вже наступного дня Президент України Віктор Янукович та Генеральний секретар ООН Бан Кі Мун та Генеральний директор МАГАТЕ Юкіа Амано відвідали Чорнобильську АЕС, де оглянули точний макет стану реактора 4-го блоку ЧАЕС, переглянули демонстраційний фільм стосовно планів з будівництва нового об'єкта "Укриття".

– Учора ми практично виконали те завдання, яке стояло перед Конференцією донорів. Була зібрана основна сума – близько 550 млн. євро, – сказав Глава держави. Стосовно решти коштів, Віктор Янукович переконаний, що вони будуть зібрані найближчим часом. Водночас Президент підкреслив, що завдяки зібраним коштам вже є можливість будівництва нового конфайнмента.

– Фактично ми отримали можливість будівництва об'єкта "Укриття" і його завершення до 2015-го року, – зазначив Віктор Янукович.

Говорячи про зібрані кошти, Президент підкреслив, що здійснюватиметься жорсткий контроль за їх використанням. До цього мають залучити також і міжнародні організації.

У свою чергу, Генеральний секретар ООН Бан Кі Мун подякував Віктору Януковичу за далекоглядне лідерське рішення провести в Україні такий Саміт.

– Приклад Фукусімі і Чорнобиля показав нам, що треба більше уваги приділяти ядерній безпеці і запроваджувати більш суворі стандарти такої безпеки як на національних, так і міжнародному рівнях, – сказав Генсек ООН, зазначивши, що вчора на Саміті він вніс кілька пропозицій щодо цих заходів.

Відповідаючи на питання журналістів, Генеральний директор МАГАТЕ Юкіа Амано підкреслив, що головною метою світової спільноти має бути саме покращення безпеки на ядерних АЕС.

– Чорнобильська аварія – найгірша аварія в історії. Сьогоднішній приклад – це "Фукусіма-1". І на цьому історія не закінчиться. Багатьох людей турбує безпека ядерних АЕС… Нам треба поставити крапку в аварії на АЕС "Фукусіма-1", а вже після цього треба вивчити цю аварію, цей досвід, і зробити висновки, – сказав Юкіа Амано.

Гендиректор МАГАТЕ уважив, що, на жаль, незважаючи на гіркий приклад аварій на ЧАЕС та "Фукусіма-1", світ не відмовиться від ядерної енергетики. То ж нині найголовніше завдання світової спільноти – безпека на таких станціях.

Наталія Ярмілко.
"Крила України".

ПРОФЕСІЙНЕ ВІЙСЬКО

Вінничани охоче йдуть у контрактники



У Вінницькому територіальному центрі комплектування військовослужбовцями за контрактом відбулись урочистості з нагоди відправки останньої партії майбутніх контрактників до навчальних центрів Збройних Сил України. Загалом, цієї весни для здобуття військової спеціальності було відібрано 75 осіб з Вінниччини. Серед кандидатів – 61 юнак і 14 дівчат.

Серед відібраних представниць прекрасної статі тільки деякі мають в родині військових. Усі дівчата – майбутні професіонали військової справи, свідомо обрали саме військовий професійний шлях.

– Я вважаю, що українським дівчатам варто хоч трохи послужити у війську, аби бути готовою у разі потреби захищати Батьківщину, як це роблять, наприклад, жінки та дівчата в ізраїльській армії, – зауважила Інна Симонишина, майбутня контрактниця, телеграфіст батальйону зв'язку.

Закінчення на 5 стор.

ПРИЗОВ-2011



У нас мета єдина – надійно захищати Україну

У Вінницькому обласному збірному пункті, що знаходиться у місті Козятин, відбулися урочисті проводи майже 300 призовників.

У заході взяли участь військовий комісар полковник Геннадій Долгашов, заступник військового комісара (з призову) підполковник Михайло Дзигаленко, представники органів місцевого самоврядування, духовенство, родичі та близькі призовників, а також представники ЗМІ.



– Відповідно до указу Президента України про військовий призов, 1120 юнаків-вінничан відповідного віку (18-25 років) призиваються цієї весни на строкову військову службу до Збройних Сил України та інших військових формувань, – повідомив заступник обласного військового комісара підполковник Михайло Дзигаленко.

– Загалом 820 вінничан служитимуть у Збройних Силах: 316 хлопців – у Сухопутних військах, 244 юнаки – у Повітряних Силах. 51 вінничанин одягне тільники та безкозирки Військово-Морських Сил, в тому числі 15 з них служитимуть на підшефному нашому місту корветі «Вінниця». 189 хлопців нестимуть службу у частинах Центрального підпорядкування Генштабу Збройних Сил України: 20 юнаків у Першому полку Президента України, решта – в 101-ій бригаді охорони та оборони Генштабу, 30-ій автобазі Генштабу.

Для відбору майбутніх солдатів у елітні підрозділи облвійськкоматом відпрацьовані найжорсткіші вимоги: зріст не менше 180 сантиметрів, вага від 65 кілограмів. Кандидати обов'язково мають бути з повних родин та мати середню освіту.

Ще 260 молодих вінничан-новобранців цієї весни одягнуть форму військових правоохоронців Внутрішніх



військ МВС, а 40 призовників – Державної спеціальної служби транспорту. Переважна більшість строковиків весняного призову розпочнуть службу у навчальних центрах.

Як зазначив підполковник Дзигаленко, всього на призовні комісії міста Вінниці та Вінницької області цієї весни викликались близько 17 тисяч вінничан віком від 18 до 25 років. Проте до військових частин у складі команд відправляться лише 1120 з них. Близько 350 призовників отримали відстрочку від призову за сімейними обставинами, 4200 – для продовження освіти, 250 – з інших причин (це вчителі, медичні працівники, випускники профтехучилищ, сироти, священнослужителі).

На сьогодні одним із основних джерел комплектування військових частин особовим складом залишається призов громадян на строкову службу. Хто саме з юнаків одягне військову форму, вирішують призовні комісії. Після прискіпливих медичних обстежень, вивчення морального та соціального стану кандидатів присутні військові, медики, представники органів влади та соціальних служб вирішують, хто саме гідний стати захисником Вітчизни.

Олександр Олехнович.
"Крила України".
Фото автора.

НАВЧАННЯ

Пожежа умовна – ліквідація справжня

Цими днями у військових частинах Повітряних Сил Збройних Сил України під керівництвом командувача Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенанта Сергія Онищенка проведено комплекс практичних заходів з посилення пожежної безпеки на найбільш небезпечних військових об'єктах, у першу чергу на базах, арсеналах та складах, де зберігаються ракети, боєприпаси та легкозаймисті речовини.

Командувач Повітряних Сил особисто перевірив стан пожежно-технічного забезпечення у військових частинах виду, які дислокуються у Вінницькому та Житомирському гарнізонах. Зокрема, під час його роботи у Житомирському гарнізоні штатний пожежний підрозділ арсеналу зберігання авіаційних засобів ураження, де командиром полковник Петро Пухтаєвич, був приведений у стан підвищеної готовності, з подальшим відпрацюванням практичних елементів пожежно-тактичних навчань. Захід проводився у взаємодії з органами місцевого самоврядування та пожежними підрозділами МНС, штатними та позаштатними пожежними підрозділами військових частин гарнізону.

За словами начальника служби пожежної безпеки Командування ПС ЗС України підполковника Михайла Попика, такого роду навчання проводяться регулярно для підвищення готовності пожежних, інженерних та інших підрозділів, які можуть залучатися до гасіння та ліквідації наслідків можливих пожеж.

За результатами відпрацювання практичних заходів пожежно-тактичних навчань, командувач Повітряних Сил відзначив злагоджену та професійну роботу військових пожежників центру матеріально-технічного забезпечення, де командиром полковник Костянтин Єлізаров (начальник служби пожежної безпеки старший лейтенант Олексій Попик).





Роман Юрчило.
Прес-центр КПС ЗС України.

ДО СВЯТА

У Луганську відкрилася експозиція космонавтики



У День авіації і космонавтики, 12 квітня, в авіаційно-технічному музеї Луганського авіаційного ремонтного заводу пройшов урочистий мітинг, присвячений 50-річчю з дня першого польоту людини в космос і 90-річчю з дня народження заслуженого льотчика-випробувача, льотчика-космонавта Георгія Берегового.



– Сьогодні, в це свято, ми відкриваємо експозицію космонавтики. Я дуже вдячний нашим трудівникам, які знаходять можливість працювати для молодого покоління, для того, щоб у луганчан була ця "візитна картка", щоб з Луганська й надалі виходили такі ж знамениті льотчики й космонавти, які до сьогодні підтримують репутацію нашого міста, – підкреслив директор ДП "Луганський авіаційний ремонтний завод" Олексій Мостовий.

Право урочисто відкрити експозицію надали голові Луганської обласної ради Валерію Голенку, міському голові Сергію Кравченку і Олексію Мостовому.

– Ми жили в епоху, коли космонавти ставали легендою, – сказав Сергій Кравченко. – Кожен із нас хотів полетіти в космос і зробити яке-небудь відкриття. Ми із завмиранням серця дивилися по телевізору на запуск ракет і повернення космонавтів назад. Дуже важливо, що серед цих легендарних людей було багато наших земляків, які народилися на Луганській землі або ж навчалися у вищому військовому авіаційному училищі штурманів. Досить згадати такі імена, як Георгій Шонін, Георгій Береговий, Володимир Ляхов та інші видатні особистості, щоб повноцінно оцінити внесок Луганщини у розвиток світової та вітчизняної авіації й космонавтики.

– Усього через 15 років після закінчення Великої Вітчизняної війни наш земляк, людина, що народилася в СРСР – Юрій Гагарін – вперше полетів в космос, – зазначив Валерій Голенко. – Це був неймовірний прорив для всього людства. Наші батьки і діди, не шкодуючи своїх сил, здоров'я, а іноді навіть життя, змогли за такий короткий час відновити з післявоєнної розрухи економіку країни, піднятися в небо і прорватися в космос. Першими в світі! Тоді було неймовірне прагнення бути попереду всієї планети, і загальна мрія здійснилася. Упевнений, що в нашій країні ще є місце для подвигу, і нинішнє покоління хлопчаків, так, як і Гагарін, в один день здивує весь світ.

Серед гостей свята – не тільки луганські керівники. Привітати колектив підприємства в цей день прийшли їх колеги – Генеральний директор Концерну Авіавоєнремонт Василь Павлюк, директор Миколаївського АРЗ Андрій Берлов, директор Чугуївського АРЗ Олег Соловйов, представники ВАТ "Мотор Січ" Василь Ткаченко та Володимир Храпач, начальник Луганського ліцею з посиленою військово-фізичною підготовкою ім. Молодої гвардії Валерій Ємбаков, Луганський обласний військовий комісар Олександр Птушка.

Учасники мітингу стали першими відвідувачами експозиції, яка розповідає про історію розвитку світової космонавтики. Тут представлені історичні відомості про перший політ Юрія Гагаріна і про перші виходи людини у відкритий космос, про роль Луганська у розвитку космонавтики, про життя Георгія Берегового та багато іншого. Відвідувачі побачили фотографії і портрети космонавтів з коротким описом їх польоту, а також різні моделі ракет часів Радянського Союзу.

На завершення директор Луганського авіаційного ремонтного заводу Олексій Мостовий зазначив, що до 80-річчя підприємства планується відкриття Музею історії авіації.

Віктор Гедз.
"Крила України".

ТЕХНІЧНА ГОТОВНІСТЬ



Якісно, своєчасно, надійно

2011 рік у Збройних Силах України оголошено роком технічної готовності. Завдяки посиленій увазі до матеріально-технічного забезпечення вдається покращити стан оснащення військ. Один з напрямків роботи у цій сфері – пожвавлення темпів ремонтних робіт на техніці.



Ще донедавна 101-й окремий ремонтно-відновлювальний батальйон, що дислокується у Львові, відчував гострий дефіцит запасних частин. А без них виконати ремонт автомобіля неможливо. З початку року забезпечення запчастинами суттєво покращилось.

Цей батальйон зовсім не великий. Служить у ньому трохи більше семи десятків військовослужбовців. Однак виконувані завдання – надзвичайно вагомі. Частина виконує ремонт всіх видів автомобільної техніки в інтересах Повітряного командування "Захід" та багатьох військових частин Повітряних Сил.

– Ми ремонтуємо всю штатну автомобільну техніку Збройних Сил України. Починаючи від легковиків ВАЗ, ГАЗ, УАЗ і до вантажівок КАМАЗ, ЗІЛ, ГАЗ, КРАЗ тощо. Також ремонтуємо автобуси і спеціальну техніку для забезпечення польотів – АПА-5Д, АКЗС, УГЗС, ВЗ-20-350. І хоча ми – частина безпосереднього підпорядкування Повітряних Сил, однак ремонтуємо не тільки техніку, скажімо, Повітряного командування "Захід", а й усіх військових колективів, які дислокуються на теренах Західного регіону, – зазначає командир батальйону підполковник Ігор Болкун.

Закінчення на 9 стор.

ВАСИЛЬКІВ



Військова служба стає престижною

У Василькові, що на Київщині, в об'єднаному навчальному центрі Повітряних Сил ЗС України, 98 юнаків та 54 дівчини, які вирішили пов'язати свою долю з військом, розпочали навчання за програмою підготовки військовослужбовців служби за контрактом.



Усі 152 кандидати на навчання були відібрані територіальними центрами комплектування обласних військових комісаріатів. Спершу майбутні контрактники засвоять ази військової служби, складуть Присягу на вірність Українському народові, після чого розпочнуть навчання за військово-обліковими спеціальностями.

За словами заступника начальника центру з виховної роботи полковника Валерія Єльницького, у навчальному центрі створено всі умови для підготовки кваліфікованих військовослужбовців-контрактників – сучасна навчально-матеріальна база, кваліфікований викладацький склад. Спектр спеціальностей, за якими навчатимуться юнаки і дівчата – доволі широкий. Зокрема, тут готують спеціалістів з радіотехнічного забезпечення, експлуатації, ремонту та зберігання авіаційної техніки, радіотехнічного озброєння, зенітних ракетних військ, зв'язку тощо. Загалом їх більше 60-ти.

– Впевнений, що юнаки та дівчата, які до війська приходять за власним бажанням, це майбутнє української професійної армії, – говорить полковник Валерій Єльницький. – Вони і ставляться відповідно як до навчання, так і до усіх питань служби.

Спочатку курсанти пройдуть курс загальновійськової підготовки, потім – спеціальної, завершиться навчання складанням випускних екзаменів.

Варто зазначити, що курси з підготовки військовослужбовців служби за контрактом об'єднаний навчальний центр проводить вже другий рік поспіль. Експеримент, коли вчорашні школярі та студенти, не маючи чіткого уявлення про військову службу напряму укладали контракт з командиром частини, виявився неефективним. Надто багато часу доводилось приділяти новобранцю у вирішенні, на перший погляд, елементарних армійських питань. Відтак, було прийнято рішення про організацію підготовки контрактників на базах відповідних навчальних центрів. Незважаючи на свою приналежність до виду Збройних Сил, навчальний центр готує фахівців й для частин Сухопутних військ та Військово-Морських Сил ЗС України.

Сергій Фурдик.
"Крила України".

ВІННИЦЯ

Вінничани охоче йдуть у контрактники

Закінчення. Початок на 3 стор.

Щодо географії майбутніх місць проходження служби, то переважає, звичайно, Вінниця та Вінницька область. Але багато цьогоріч відібраних кандидатів забажали служити подалі від дому – в таких містах, як Полтава, Камянець-Подільський, Шепетівка, Миколаїв, Харків, Васильків, Бердичів, Житомир, Новоград-Волинський, Сімферополь, Севастополь, Феодосія та смт. Десна.

Як повідомив начальник 164-го ТЦК підполковник Олександр Плівачук, на Вінниччині проблем із комплектування військових частин контрактниками немає.

– План відбору кандидатів ми виконуємо більш ніж на 100%. Це, звичайно, пов'язано також з хорошою конкурентоспроможністюконтрактної служби в нашому регіоні на ринку праці. Але, насамперед, це постійна копітка робота всього особового складу Центру: участь у ярмарках вакансій, налагодження тісної співпраці зі службою зайнятості, постійна робота в навчальних закладах, оголошення вакансій у військових частинах, – розповідає підполковник Олександр Плівачук. – Минулого року 330 кандидатів, відібраних нашим Центром, після проходження тримісячної підготовки уклали контракти з військовими частинами ЗС України. Я пишаюся тим, що наші контрактники з честю виконують свої службові обов'язки. Ще жодної скарги щодо відібраних нами хлопців та дівчат ми не отримали.

Варто зазначити, що за підсумками минулого року,



164-й Територіальний центр комплектування військовослужбовцями за контрактом став кращим з-поміж 25 Центрів України.

Олександр Олехнович.
"Крила України".
Фото автора.

КАДРИ ВИРІШУЮТЬ ВСЕ

Офіцери-запасники повертаються у стрій

Нещодавно, перетинаючи КПП, звернув увагу на одне з оголошень. "Громадяни України, які мають військове звання офіцерів запасу, можуть бути прийняті на військову службу за контрактом осіб офіцерського складу в добровільному порядку на посади за умови наявності відповідного рівня освіти, професії, спорідненої за військово-обліковою спеціальністю, або досвіду служби на відповідних посадах, які мають відповідний рівень фізичної підготовки та за станом здоров'я є придатними до військової служби". Отже, армія бажає стати роботодавцем не тільки для випускників шкіл, які хочуть бути молодшими командирами, а й для тих, хто має вищу освіту і бачить на своїх плечах генеральський погон.

Ще п'ять-шість років тому для бажаючих проходити військову службу в офіцерському званні був один шлях – вищий військовий навчальний заклад. Проте не всі, хто закінчував ВВНЗ, отримували призначення у військові частини. Були курсанти, хто після завершення навчання отримував військове звання "лейтенант запасу" і путівку у самостійне цивільне життя. В результаті реформування Збройних Сил України були звільнені в запас сотні, тисячі офіцерів, які бажали служити, проте для них не знайшлося місця в армійському строю через відсутність вакантних посад.

Проте вже тоді окремі військові спеціалісти були "в дефіциті". Перш за все, за тими спеціальностями, яких для ЗС України готують мало або не готують зовсім – військові пожежники, метеорологи. Потім в цю категорію потрапили ті фахівці, які потребують особливої підготовки, – військові льотчики, штурмани… Комплектувалися вакантні посади за рахунок тих, хто потрапляв під скорочення в інших військових частинах.

В 2009 році тільки Повітряними Силами Збройних Сил України на військову службу за контрактом осіб офіцерського складу в добровільному порядку були прийняті 50 громадян України.

З часом вакантних посад стало більше, ніж можливостей їх заповнити за рахунок "внутрішніх" армійських резервів. Збройні Сили вийшли з пропозицією працевлаштування на цивільний ринок праці.

В 2009 році тільки Повітряними Силами Збройних Сил України на військову службу за контрактом осіб офіцерського складу в добровільному порядку були прийняті 50 громадян України, котрі на той час мали військове звання офіцерів запасу, які мали відповідну підготовку на кафедрах військової підготовки офіцерів запасу. І це були не тільки випускники цивільних вищих навчальних закладів. Четверо військовослужбовців запасу вже мали значний досвід служби і військові звання старших офіцерів. Серед них – льотчик-інструктор авіаційної ланки навчальної авіаційної бригади, що дислокується в місті Чугуїв поблизу Харкова, майор Віктор Овчарук.

У наступному, 2010 році, до лав ПС ЗС України з запасу було призвано вдвічі більше офіцерів – 115. З них 11 – старші офіцери.

Збереглася ця тенденція й нинішнього року. Вже на сьогодні укладено контракти з майже 30 військовослужбовцями запасу, на стадії оформлення документів – ще майже 60. Намітилося позитивне зрушення: до Збройних Сил України почали повертатися офіцери, звільнені в запас в 2004-2006 роках в результаті реформування.

По-різному складалося їх життя за межами КПП військових частин. Майор Віталій Четвертак працював співробітником одного з банків. На відміну від багатьох "запасників" мав непогано оплачувану роботу. Та, як тільки з'явилася можливість, вирішив знову одягти військовий однострій. Зараз, уклавши контракт, він – помічник командира зенітного ракетного полку – начальник фінансово-економічної служби полку. Своєю долею задоволений. І такий приклад не поодинокий. У різних регіонах України по-новому розпочинають служити колишні кадрові офіцери.

У 2010 році, до лав ПС ЗС України з запасу було призвано вдвічі більше офіцерів – 115. З них 11 – старші офіцери.

– Для того, щоб розпочати військову службу за контрактом на офіцерській посаді, – зазначає начальник управління особового складу – заступник начальника штабу Командування ПС ЗС України полковник Віктор Плесний, – офіцеру запасу потрібно уважно ознайомитись з існуючими на сьогодні вимогами до кандидатів на прийняття на військову службу за контрактом осіб офіцерського складу. Вони викладені на офіційному сайті Міністерства оборони України в розділі "Кадрова політика у ЗС України". Серед основних вимог, перш за все, – відповідність фахової підготовки, тобто відповідного рівня освіти, професії, спорідненої за військово-обліковою спеціальністю. А для тих, хто вже служив, – досвід проходження служби за спеціальністю. Не менш важливим є стан здоров'я та рівень фізичної підготовки. Вони мають відповідати визначеним віковим параметрам та вимогам до стану здоров'я, зазначеним у відповідних керівних документах. До речі, про вік. Контракт укладається на п'ять років, отже, кандидат на момент прийняття на військову службу має бути щонайменше на п'ять років молодшим від граничного віку перебування на військовій службі, передбаченого для його категорії. Тобто, якщо військовослужбовець в званні "майор" може перебувати на військовій службі до 50 років, то на момент укладання контракту офіцер запасу має бути не старший 45. Для інших категорій – розрахунок відповідний.

Контракт укладається на п'ять років, отже, кандидат на момент прийняття на військову службу має бути щонайменше на п'ять років молодшим від граничного віку перебування на військовій службі, передбаченого для його категорії.

Звичайно, бувають і винятки. Так, нещодавно ми направили в Міністерство оборони контракт і клопотання про прийняття на військову службу за контрактом підполковника запасу, який планується до призначення на посаду начальника штабу зенітного ракетного дивізіону. Йому вже нещодавно виповнилося 45, проте ми надіємося, що у вигляді винятку Міністр оборони України дозволить прийняти його на військову службу.

Офіцер запасу, який бажає служити в одній з частин ПС ЗС України, має звернутися до військового комісаріату за місцем проживання. Там йому запропонують вакантні посади та направлять до військової частини. Потім – робота у військовій частині. Обов'язково кандидат проходить співбесіду з командиром частини, його заступником з виховної роботи, майбутнім безпосереднім командиром, начальником відділення кадрів. В частині також перевіряють стан фізичної підготовки кандидата. Офіцери запасу, які розглядаються для призову на посади, пов'язані з фінансово-економічною діяльністю, крім того проходять співбесіду з Помічником Командувача ПС ЗС України з фінансово-економічної діяльності – начальником фінансово-економічного управління ПС ЗС України. Після цього, за умови успішного проходження всіх співбесід, – етап підготовки необхідних документів.

Слід зауважити, що на сьогодні Повітряні Сили потребують спеціалістів найрізноманітніших спеціальностей. Отож, бажаючі служити на посадах офіцерського складу за контрактом можуть знайти для себе місце служби та за кілька місяців стати до лав Збройних Сил України.

Віктор Гедз.
"Крила України".



Правда і міфи про Делятинську таємницю

Дорога у Карпати завжди мальовничо-чаклунська. Скільки б не їздив нею, здається, що наче вперше бачиш гори, які поволі насуваються на тебе, і бачиться, що ще якась хвилина – і вони розчавлять тебе, мов комашинку. Аж ні. Шлях робить різкий виворіт, і ти далі рухаєшся між зелених пагорбів древніх Карпатських гір. Саме ці гори досі приховують у собі чимало таємниць. Таємниць, про які не знає навіть всюдисущий “ГУГЛ-МЕП”, показуючи на екрані замість картинки невеличку білу пляму. Про одну з них розповідь піде далі.



Об’єкт “С”

Якщо вам коли-небудь припаде шукати в Івано-Франківську людину за поштовою адресою вулиця Авіаційна,16, то навіть і не починайте. Бо такого будинку у старовинному Станиславові ніколи не було. Хоча адреса офіційно існує вже п’ятдесят років! І за нею криється не багато і не мало, а ціле військове містечко з майже двотисячним населенням.

Це одна з 13-ти центральних баз зберігання ядерних боєприпасів колишнього Радянського Союзу, так званий “об’єкт “С” (саме за такою номенклатурою рахувались подібні установи в надтаємних документах того часу). Знаходиться вона за 70 кілометрів від обласного центру в ущелині поблизу карпатського селища Делятин. За часів СРСР тут обслуговували ядерні боєголовки стратегічних, тактичних та міжконтинентальних ракет, що несли чергування від Молдавії і Закарпаття до Чорного моря. З розвалом Союзу частина залишилась, та профіль її роботи змінився докорінно.

Правда і міфи про Делятинську таємницю

До самого військового містечка веде нічим не примітна вузька селищна дорога. Коли їдеш місцевими вибоїнами та ямами, то важко повірити, що вона веде до колишнього надтаємного і одного з найбільш фінансованого об’єкта нашої країни. Однак таємність вимагала, і генерали різних рангів, що приїжджали час від часу сюди, “струшували з себе паркетний пил”, гицаючи машинами вздовж гуцульських хат. Від’їхавши майже чотири кілометри від центральної траси Івано-Франківськ-Яремче, несподівано за поворотом наштовхуємось на КПП. Зроблено воно на кшталт блок-постів. Поперек дороги – два бетонних блоки, високі металеві ворота міцно замкнуті колодкою. Суворий контроль документів, звірка з даними контролюючих органів. Хоч часи міняються, та порядок все ж таки залишився. Незважаючи на те, що у військове містечко “Делятин” зараз їздить цивільна маршрутка, неодноразово заїжджають автомобілі, які обслуговують місцеві магазини та бари, потрапити на територію містечка можливо лише за спецперепустками.

Дорога від КПП до жилого містечка – це ще шість кілометрів гірської траси. Зрідка по узбіччю можна побачити старі яблуневі сади, за формою яких вгадується, де стояли селянські хати. Свого часу тут було велике село Луг, яке за рішенням Сталіна було повністю переселене, а хати знищені. Одна з найпоширеніших напівбайок щодо утворення бази розповідає про те, що ніби Лаврентій Берія навмання тикнув пальцем в карту Карпатських гір і наказав створити там найпотужнішу базу. Повірити в це важко. Адже насправді надто добре вибране місце для розташування бази – в середині довгої карпатської ущелини, яку надійно прикривали гори. Однак частка правди в розповіді про створення бази є, бо довгокілометрові тунелі у твердині гір пробиті працею багатьох тисяч в’язнів тодішнього СРСР. Місцевих жителів до робіт не залучали, і вони навіть не здогадувались, що робиться за колючим дротом, яким було обнесено всі гори навколо. Відповідно до створеної радянськими контррозвідниками легенди всі, хто служив тут за часів Союзу, мав не що інше, як московську(!) прописку. Діти вчились у московській середній школі №131, молодші ходили у московський дитячий садочок. Місцеві магазини теж були на забезпеченні столиці. Тому тут навіть у найважчі часи можна було придбати й ікру, і дорогий одяг, і побутову техніку. Були у містечку і свій пологовий будинок, і своя лікарня. Проте потрапити сюди, зрештою, як і виїхати, можна було лише у спецвагоні з закритими вікнами, що зовні нагадував звичайнісінький плацкартний.

Для маскування основного завдання частини її було класифіковано як авіаційну винищувальну. На найвиднішому місці (яке добре можна побачити як з літака, так і з космосу) було встановлено постамент з корпусом винищувача МіГ-21, всі військовослужбовці носили тільки льотну форму. Уся символіка на клубі та інших будівлях містечка свідчила виключно про авіаційне спрямування служби. А на додачу, щоб було більш переконливо, якщо на якійсь із туристичних баз в Карпатах знenацька з’явиться іноземний нишпорка, кілька разів на тиждень над військовим містечком пролітали справжні літаки, які опускались чи не до дахів і стрімко злітали над горами. У тих, хто відпочивав в Яремчі чи Ворохті, і справді складалось враження, що літаки злітають з якогось невидимого гірського аеродрому.

Щодо оборони цього надтаємного об’єкта, то теж продумано було все до дрібниць. У скелях створили низку підземних ходів, що поєднували систему бункерів, ДОТів та ДЗОТів. Гори навколо обтягнули мережею колючого дроту з цілою системою надсучасної сигналізації. Тому, хто наважився б штурмувати об’єкт, довелось би докласти великих зусиль, адже самі гори виступають тут надійним природним захистом, слугуючи стінами цього своєрідного гірського форту. До речі, саме в цьому місці було вщент розбито одне з найпотужніших радянських партизанських об’єднань – загін Сидора Ковпака.

За різними розсекреченими даними, на момент розпаду Союзу Україна володіла другим (після Росії) арсеналом стратегічних і тактичних боєприпасів – 2345 одиниць. Майже всі вони час від часу проходили обслуговування саме тут, у Карпатах. Про те, скільки людей пройшло службу у цьому містечку, достеменно невідомо, адже більшість документів, що стосуються життя і



роботи “Московського району” України, і досі залишається таємницею.

Сучасність з обмеженим доступом

Вся територія військового гарнізону умовно поділена на три великих частини: в одній проживають цивільні мешканці, інша – військове містечко, а третя – це так звана технічна територія. Із набуттям Україною незалежності та відмовою від ядерної зброї підземні сховища Делятина спорожніли. Однак стояти у небутті їм не судилось. За рішенням керівництва Міністерства оборони саме сюди було перебазовано більшість арсеналів із Західної України. Артилерійські та ракетні боєприпаси, що колись зберігались неподалік великих міст і несли з собою певну загрозу їхнім мешканцям, тепер надійно вкриті за товщею гір.

За словами командира частини полковника Юрія Грицика, про надійність цих складів годі і говорити. Кожного року держава виділяє чималі кошти на підтримання живучості арсеналу. Кілька років тому у сховищах було встановлено сучасну систему запобігання пожежі та контролю за вологістю і температурою. Територія як самої бази, так і технічних об’єктів знаходиться під суворою охороною, основу якої складають автоматизовані системи стеження. Тому проникнути сюди непоміченим просто неможливо. І навіть всюдисущі хлопчаки – діти військовослужбовців, знають, що їхнє поле ігор та розваг обмежується лише межами цивільного містечка. Та якщо порівняно з радянськими мірками рівень таємності та закритості значно послабився, доступ до технічних територій досі суворо регламентується. Потрапити усередину сховищ може лише обмежена кількість людей.

Само собою зрозуміло, що саме життя арсеналу і диктує весь ритм існування всього містечка. Сьогодні воно складається з 115 житлових будинків. В основному це так звані індивідуальні будинки – невеликі котеджі з автономним опалюванням та невеликим палісадником. Є ще 17 чотири– та двоповерхових будинків, які військові між собою називають “досами” (від радянського – дім офіцерського складу). Зрештою, для нормального існування людей тут є все необхідне. Кілька магазинів, що повністю забезпечують продуктами. Ціни мало різняться від міських. Є аптека і навіть невеликий ринок. Також тут є і власне поштове відділення, і ощадкаса.

Однак скорочення Збройних Сил внесло свої корективи і до структури містечка. На превеликий жаль як командування гарнізону, так і жителів, було скорочено і знищено місцеву лікарню. Тепер невідкладну допомогу надає медсанбат частини, а більш важких хворих доводиться везти до районної лікарні за майже як 15 кілометрів. Між іншим, після скорочення Івано-Франківського військового госпіталю найближчий потужний військовий медичний заклад з денним стаціонаром тепер знаходиться у Чернівцях. А це приблизно 190 кілометрів гірськими дорогами. Та попри все вдалося зберегти школу і дитячий садок. Тепер там навчаються та підростають майже вісім сотень дітлахів. Завуч середньої школи Василь Пиндорак з гордістю демонструє комп’ютерний клас, майстерні та особливу гордість навчального закладу – клас предмета з захисту Вітчизни. Адже за допомогою військових він обладнаний за останніми вимогами. Тут є і куточок з місцем днювального, і макети зброї. Та, за словами педагога, є в школі чимало проблем. Скажімо, з забезпеченням спортивним інвентарем. Щось купують батьки, щось самі вчителі. Тому і мріє вчитель про те, що в краї, який претендує на проведення зимової Олімпіади 2020 року, таки знайдеться спонсор, що подарує дітям з закритого містечка бодай десяток м’ячів та скакалок.

Окрема тема – наявність тут розваг. Деякі мешканці містечка стверджують, що кращого відпочинку, ніж тут, у горах, годі й знайти: взимку – це лижі і ковзани, а влітку – риболовля, гриби чи просто пікнік на затишній лісовій галявині. Однак дехто з молоді нарікає, що робити тут нічого. Бо немає ні театру, ні навіть дискотеки. Ще донедавна не було навіть телебачення. Та цю проблему тепер вирішили супутникові антени, що рясніють на фасадах усіх будинків. Між іншим, за словами заступника командира з виховної роботи Ярослава Кушини, зараз до містечка протягують лінію швидкісного Інтернету. І до кінця весни у квартирах військовослужбовців буде свій “ір-вихід у світ”.

Здається, все тут як у всіх. І навіть великі проблеми не оминають. Справа в тому, що через усю територію містечка протікає річка Лугівська, яка навесні перетворюється з невеликого потічка в повноводний бурхливий карпатський потік. Ось у час цьогорічного паводка ріка підмила частину дороги та основу головного мосту, що поєднує містечко з “великим світом”. На ремонт необхідні чималі кошти, яких в Міноборони немає. Але, за словами військових, якщо проблему не почати вирішувати негайно, то дуже швидко вона може перерости у велику катастрофу. Адже життя в горах диктує свої умови.



Однак місцеві мешканці дивляться у майбутнє з оптимізмом. За роки служби тут вони навчились бути дружніми, бо переконані, що лише разом вони зможуть подолати будь-які біди.

Покидаючи колишню надтаємну військову базу, я зупинився біля старої дерев’яної церкви, яка стоїть на самому краю жилої зони. Озирнувся і побачив, як гори, що кільцем зімкнулись навколо, ледь-ледь торкаються хмар, наче пишуть лист у вічність...

Тарас Грень.
РМЦ МО України.
Фото автора.



ВІННИЦЯ

Журналістський подарунок храму знань

У День довкілля, 16 квітня, творчий колектив Друкованого органу Міністерства оборони України "Крила України" на чолі з головним редактором Миколою Поплавським здійснили акцію шефської допомоги бібліотеці-філії №8 міської централізованої бібліотечної системи міста Вінниці.





Треба сказати, що із цією бібліотекою у колективу редакції газети вже багато років налагоджені тісні зв'язки. Декілька разів на рік, до Дня Перемоги та Дня захисника Вітчизни, а також інших державних та військово-професійних свят редакція спільно з бібліотекою організовують у її приміщенні зустрічі юних читачів, учнів місцевих шкіл, із цікавими людьми – воїнами-інтернаціоналістами, миротворцями та ветеранами.

Усі ці заходи відбуваються у рамках військово-патріотичної роботи та шефської допомоги бібліотеці, а також вони широко висвітлюються на обласному та центральному телебаченні, у місцевих та загальнодержавних друкованих виданнях.

Цього ж разу офіцери редакції та працівники Збройних Сил України завітали до бібліотеки не як журналісти, а для того, щоб упорядкувати територію навколо неї. Протягом декількох годин військові журналісти скопали клумби поблизу бібліотеки, упорядкували територію біля входу до неї. Крім того, оскільки у цій бібліотеці ось уже близько року триває капітальний ремонт, робота знайшлася і всередині храму знань. Жінкам-працівницям бібліотеки було важко зробити те, з чим чоловіки-журналісти впоралися за лічені хвилини, – переставили меблі, перенесли декілька сотень книжок з одного приміщення до іншого. А наостанок шефи у погонах подарували бібліотеці два десятки україномовних книг – сучасних, видання останніх років, а також – класику української літератури. Були серед книг і художньо-документальні збірники видання редакції газети "Крила України".

Олексій Тригуб.
"Крила України".
Фото Олександра Олехновича.

УМАНЬ



Толока на Черкащині

На Черкащині військовослужбовці зенітної ракетної бригади Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил Збройних Сил України, де командиром полковник Сергій Антоненко, в рамках Дня довкілля провели благоустрій військових містечок. Зокрема, на основній території частини та командному пункті бригади впорядковано крони старих дерев, розбито нові клумби посаджено саджанці фруктових дерев. В парку бойових машин проведено очистку пунктів заправки та миття техніки від наслідків нафтохімічного забруднення. Крім того, до належного стану була приведена й уся прилегла територія.

За словами ТВО заступника командира зенітної ракетної бригади з виховної роботи майора Ігоря Білана, до дня Великої Перемоги військовослужбовці частини спільно з ветеранськими організаціями міста Умань, органами місцевого самоврядування проведуть упорядкування військових кладовищ, братських та одиноких могил, меморіальних комплексів міста, відновлять скульптурні споруди і об'єкти, що увічнюють пам'ять про Перемогу та подвиги її учасників – визволителів Черкащини.

Сергій Фурдик.
"Крила України".

ОДЕЩИНА

До Дня Перемоги готуємось завдалегідь

Заходи Дня довкілля пройшли по всіх без виключення гарнізонах Збройних Сил України. Не стала виключенням і військова частина, що дислокується у селищі Нерубайське, що на Одещині.





В окремому ремонтно-відновлювальному батальйоні 5-ого Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил виконано комплекс заходів із озеленення території військової частини. Так, у військовому містечку було висаджено 16 дерев та 46 кущів, прибрана територія частини від листя та сміття, виконані роботи зі складування металобрухту. З особливою відповідальністю військовослужбовці частини првели роботи із наведення порядку біля меморіального комплексу загиблим на війні мешканцям селища Нерубайське.

Активну участь при проведенні заходів Дня довкілля взяли особисто командир військової частини майор Андрій Щеглов, його заступник з тилу – начальник тилу майор Андрій Мелентьєв, командир ремонтної роти спеціального обладнання та електрогазової техніки капітан Олег Кучапін, тимчасово виконуючий обов'язки командира взводу спеціальних робіт прапорщик Руслан Іванов, водій-моторист старший солдат військової служби за контрактом Станіслав Гордійко та водій солдат Олександр Данилюк.

Заходи Дня довкілля не завершилися в один, передбачений у більшості гарнізонів для проведення подібних робіт, день. 17 квітня футбольна команда окремого ремонтно-відновлювального батальйону разом із футбольною командою "Фаворит" селища Нерубайське підготувала ігрове поле до змагань, присвячених Дню Перемоги. Були виконані роботи із розмітки поля, наведено лад біля прилеглої до стадіону території.

– 9 травня ось уже протягом трьох років проводиться цей турнір, і щороку він привертає все більше уваги місцевих мешканців, – розповів заступник командира частини з виховної роботи майор Євген Чухраєв. – Так, у 2010 році в турнірі взяло участь 8 команд.

Ось так попрацювали воїни-ремонтники на Одещині: і заходи Дня довкілля виконали у повному обсязі, і до Дня Перемоги вже певним чином підготувалися. А головне те, що навколо панують чистота та порядок!

Олексій Тригуб.
"Крила України".

НАШІ В ЛІБЕРІЇ

Як українські миротворці рятували потерпілих в Атлантичному океані

В ході виконання миротворчих завдань у Ліберії у 56-му вертолітному загоні ЗС України сил Місії ООН, в районі населеного пункту Бьюканан, відбулося практичне заняття з виконання пошуково-рятувальних робіт над Атлантичним океаном із залученням членів рятувальної парашутно-десантної групи загону.

Під час практичного тренування екіпажі вертольота Мі-8 під керівництвом командира 56-го овз військового льотчика першого класу полковника Петра Пліса, який виконував роль інструктора, здійснили запланований тренувальний політ. Зокрема, було відпрацьовано візуальний пошук рятувального човна та судна, що зазнало лиха, підняття на борт з водної поверхні умовних потерпілих за допомогою спускових пристроїв з подальшою медичною евакуацією.

– Мета тренування – усунення перерв у польотах на пошук та рятування над водною поверхнею, відновлення втрачених навичок льотними екіпажами та їх підготовка до виконання пошуково-рятувальних робіт, – розповідає заступник командира загону підполковник Олександр Венгер. – При цьому льотчики повинні безпомилково визначити район пошуку та місце знаходження потерпілих, забезпечити стабільний режим висіння над водною поверхнею під час роботи рятувальників.

Загалом в ході тренування було виконано 20 підйомів умовно постраждалих.

– За підсумками заняття кількість екіпажів, здатних виконувати рятувально-пошукові роботи з води, в нашій ротації збільшилася до дев'яти, – зауважив командир вертолітної ланки підполковник Сергій Фаріон, який під час заходу виконував роль керівника польотів.

Для виконання практичного тренування вертольоти Мі-8МТ обладнані спеціальними підйомно-спусковими пристроями, що дають змогу, у разі потреби, доставляти рятувальників до визначеного об'єкта. Також за допомогою цих приладів екіпаж піднімає на борт вертольота постраждалих без посадки на майданчик. Завдяки тренуванню допуски на самостійне виконання рятувальних робіт отримали бортові авіаційні техніки капітани Олександр Черниш та Сергій Кужелюк.

Крім основних завдань, що покладені на український загін, екіпажі вертольотів та рятувальники повинні бути готовими виконувати пошуково-рятувальні роботи із суші та з водної поверхні як вдень, так і вночі. Для цього щоденно один екіпаж з рятувальною пошуково-десантною групою на борту виконує завдання SAR Stand by та знаходиться у режимі 30-хвилинної готовності до виконання завдання пошуку та спасіння.

Також у тренуванні взяли участь миротворці ганського контингенту, які забезпечували виконання завдань щодо охорони та оборони району евакуації та надання медичної допомоги постраждалим, які були евакуйовані.

Тренування проходило під контролем представників відділу авіаційної безпеки Місії ООН Західноафриканського регіону, які відзначили високу фахову підготовку льотного складу та рятувальників парашутно-десантної групи окремого вертолітного загону.

Вадим Ковальов.
Республіка Ліберія.

100 ЛЕТ – полёт ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

Век пройден!

Старейшему авиационному предприятию не только Украины, но и всего СНГ, Государственному предприятию "Одесское авиационно-ремонтное предприятие "Одесавиаремсервис" 27 апреля этого года исполняется 100 лет. Таких серьёзных юбилеев ещё не отмечало ни одно отечественное предприятие, так или иначе связанное с авиацией. В канун празднования столетия с просьбой рассказать читателям о заводе мы обратились к его директору – заслуженному машиностроителю Украины, кавалеру орденов "За мужество", "Святого Дмитрия Солунского", "Святого Владимира", "Святого Нестора-летописца", многочисленных медалей и знаков отличия, кандидату технических наук Виктору Владимировичу Юхачёву.



– Насколько известно, "Завод аэропланов Анатра" – старейшее авиастроительное предприятие, и не только в Украине, но и на всём постсоветском пространстве. И вот заводу, основанному на заре XX века, исполняется 100 лет. Какие, на Ваш взгляд, были у него шансы выжить, и сколько раз на протяжении века приходилось действительно "выживать"?

– Изучая историю нашего завода, я даже завидую господину А. Анатра, потому что период 1911-1917 годов был "звёздным" для него:

– за шесть лет завод из ничего стал крупнейшим авиастроительным предприятием тогда России;

– имел самую большую за свою историю численность – более 2500 человек;

– мог выпускать до 100, хотя и несложной конструкции, но самолётов, в месяц;

– не было ни одного равнодушного человека в этом деле, и не только в Одессе; все активно участвовали и помогали создавать новое авиационное дело.

Сегодня, как ни странно, достигнуть этих показателей не удается как из-за постоянного недостатка финансов, так и из-за недостатка заинтересованных лиц.

Находясь на пике своего развития, завод фактически потерпел крах в 1917 г., когда на письме "о помощи..." председатель СНК Ульянов-Ленин написал: "Очень просил бы всячески ускорить это дело!", а спустя время его комиссары приехали и начали "разбазаривать" лучшее на тот момент авиапредприятие.

И, несмотря на присвоение бывшему "Заводу аэропланов Анатра" названия ГАЗ № 11 (государственный авиазавод), он с уровня "лучший" или "крупнейший" скатился в 1924 г. до уровня САМ № 7 (государственные авиамастерские) при школе пилотов № 8 (позднее, в 1939 г. "Имени П. Осипенко").

Восстанавливаться в прямом смысле слова из руин пришлось в 1944 г., когда на развалины когда-то крупнейшего авиапредприятия на аэродроме Школьный вернулись после освобождения г. Одессы от немецко-фашистских захватчиков 256-ые САМ (самолётные авиамастерские).

Современный кризис наше предприятие пережило в 1992-1994 гг., когда из-за падения военного авиаремонтного производства с 24 самолётов и 250 авиадвигателей в 1991 году до нуля в 1992 г., численность сократилась с 1425 человек до 450, и мы влачили откровенно жалкое существование, изготавливая хозяйственные тележки, насосы, краскопульты, тепловые установки для очистки аэродромов от снега, ремонтируя автомобили и их агрегаты. Из-за этого периода до сих пор не люблю неавиационную продукцию.

Сегодня мы переживаем очередной кризис вместе со всем миром. Однако для ГП "ОАРП "Одесавиаремсервис" он усугубился в 2011 г. политическим кризисом в арабском мире. Ничто не предвещало такого положения, план на 2011 год был разработан, опираясь на ливийский заказ, в объеме более 250 млн. грн., и вдруг "волнения" в Ливии, Египте и Йемене (основные наши заказчики) лишают предприятие сразу стомиллионного заказа. Обидно и трудно.

Но я верю, что наш коллектив настоящих авиаторов и патриотов выйдет из трудного положения! В таких ситуациях я произношу выражение Гёте: "Стоит лишь начать, и разум разогрет. Продолжи чуть – задачи вроде нет!"

И мы начинаем все сначала или новый этап в своем развитии.

– Вех и серьёзных этапов развития за сто лет у завода было немало: революция и гражданская, Великая Отечественная войны, преодоление разрухи и развитие производства, выход из кризиса начала 90-ых годов, нынешний экономический кризис... Скажите, Виталий Владимирович, чьи имена сегодня, в преддверии такого юбилея, стоит вспомнить? Чьи имена золотом вписаны в Книгу истории завода?

– Творческие, инициативные работники, оптимисты по сущности, всегда больше запоминаются, чем их противоположности.

А.А. Анатра – основатель нашего предприятия. Жаль, что октябрьская революция 1917 года вычеркнула его семью из книги жизни, но добрая память осталась и помогает нам развиваться и всегда видеть будущее.

Если бы не такие люди, как он, а также командующий



Одесским военным округом – первый председатель Одесского аэроклуба генерал Каульбарс, первый лётчик России Михаил Ефимов, великий авиаконструктор Хиони, первый лётчик-самоучка Уточкин, генеральный конструктор космических ракет Сергей Королёв, великий князь Александр Михайлович, маршал СССР Савицкий, один из командующих 5 Воздушной армией в г. Одессе, а потом ГК ВВС СССР маршал авиации Кутахов, один из командующих 5 Воздушной армией, а потом Главнокомандующий ВВС Украины генерал-полковник В.И. Стрельников, Министр обороны Украины генерал армии А.И. Кузьмук, руководители предприятия Маликов, Розов, Тесла, Онищук, Шевцов, Молчанов; ветераны предприятия Ямсков, Хапатнюковский, Куликов, Березинская, Ковалёва, Ниневский, Сивак, Никифоров, Федоренко, Мадзари и многие другие (можно перечислять несколько часов), у нас бы не было тех успехов и свершений, которые мы имеем сегодня. Этим людям по плечу любое дело, у них никогда не возникало мысли о невозможности выполнить задание, а цель всегда была одна: только вперед и только к победе! Это истинные авиаторы, судьба которых тесно переплелась с первым авиапредприятием не только Украины, но и России, и их имена навечно вписаны в его историю.

– Если мы уже заговорили о кризисе, так сказать, образца третьего тысячелетия, то скажите, как завод выходит из него? Не снизились ли объёмы производства, социальный уровень обеспечения сотрудников?

– Если говорить о сегодняшнем кризисе объективно, то он для государственных предприятий Украины с 1992 года ещё не закончился. Может быть, я субъективен к другим отраслям промышленности, но не к предприятиям авиавоенремонта, которые, за малым исключением, в прошедший период редко





когда имели госзаказ, превышающий пятипроцентный барьер, хотя реальная потребность в их услугах у Министерства обороны должна была бы загружать их производственные мощности не меньше чем на 20-25% ежегодно.

Поэтому, самообеспечиваясь работой и, в основном – за счет экспорта своих услуг, предприятие, естественно, максимально подвержено мировым политическим и экономическим кризисам и постоянно функционирует в зоне повышенных рисков. Сегодня, казалось бы, мировой экономический кризис пошёл на спад, однако локальный политический арабский кризис продолжил мировой экономический и даже его усугубил для нас. И, к сожалению, как следствие: ГП “ОАРП “Одесавиаремсервис” попало в условия худшие, чем были в 2010 году. Когда в этом “спокойном” арабском мире возникли сегодняшние волнения, я даже подумать не мог, что это надолго и так болезненно. Ведь падение объема производства и, соответственно, загрузка работой коллектива в 2 раза не столько скажется на предприятии, сколько на людях. От этого особенно тяжело на душе…

– Ну, и традиционный вопрос о достижениях и перспективах. Чем живёт предприятие сегодня и какие у руководства планы на будущее? Как обстоит дело сотрудничества с иностранными заказчиками, что делается и будет делаться в интересах Министерства обороны Украины?

– Давая интервью полтора года назад одному из источников СМИ, я подчеркивал, что стратегической задачей ГП “ОАРП “Одесавиаремсервис” является возвращение ему исторического предназначения – самолётостроительного завода. В этом направлении и проводится определённая часть инженерных изысканий и действий. Это завершение освоения изготовления деталей и агрегатов крыла для самолёта Ан-148 по договору с Филиалом Серийного Завода “Антонов”, и подготовка к сертификации опытного образца цельнометаллического легкомоторного 4-местного самолёта с нижним расположением крыла, с дизельным авиадвигателем, работающем на авиационном топливе



типа ТС-1, предназначенном как для первоначального обучения лётчиков-курсантов, так и для бизнес-полётов.

Наращиваются производственные мощности по модернизации учебно-боевых самолётов Л-39С в вариант Л-39М или самолёт-симулятор боевых самолётов типа Су-27, МиГ-29, F-16 и “Мираж”. Продолжается работа со Львовским АРЗ по модернизации самолётов типа МиГ-29 и с Запорожским АРЗ “МиГремонт” по модернизации самолётов типа Су-25.

Создаются новые производства авиадеталей и агрегатов. Так, в 2010 году освоено производство мягких топливных баков для вертолётов Ка-28(27).

Расширяется номенклатура ремонтируемых агрегатов. Так, в дополнение к существующей продукции, освоен капитальный ремонт агрегатов 888, 889, КТА-5 (всех модификаций) для авиадвигателей типа АИ-20, Д-36 и других.

Всё вышеизложенное обнадёживает, но, к сожалению, пока в малых объемах.

Поэтому только при напряжении всех сил и всех работников завода придет успех. И я верю – мы победим и этот кризис!

Интервьюировал
Алексей Тригуб.
“Крила України”.

Якісно, своєчасно, надійно

Закінчення. Початок на 3 стор.

Головне завдання батальйону – проведення середніх та поточних ремонтів автомобільної техніки на готових агрегата, а також капітальних ремонтів автомобільних агрегатів (мостів, коробок перемикання передач, двигунів тощо). Знаючи вік “залізних” коней, що використовуються у війську, неважко збагнути – роботи у ремонтників вистачає. Однак золотих рук і наполегливості автомайстрів замало. Без запасних частин виконати навіть дріб’язковий ремонт неможливо.

– У рік технічної готовності довольчий орган виписав нам наряди на отримання запасних частин та агрегатів 1 та 2 категорії. Для нас це суттєва допомога. Варто зауважити, що наша частина не бере коштів за ремонт техніки, як це роблять авторемонтні заводи. Нам треба тільки гроші на запчастини. Інколи через відсутність зовсім невеличкої деталі, яку нічим замінити, ремонт може затягнутися на невизначений термін. Тож запчастини для нас як повітря, – зазначає підполковник Ігор Болкун.

Завдяки покращенню забезпечення запчастинами ремонтники можуть впевнено виконувати покладені на них завдання. Вже з початку цього року тут здійснили 10 поточних та середніх ремонтів автомобільної техніки. Батальйон повернув в стрій два автомобілі ГАЗ-3110, по одній одиниці УРАЛ-4320, УАЗ-469, ГАЗ-53, ГАЗ-66, КАМАЗ-53212, УАЗ-452 та два УАЗ-3151. Також тут полагодили чимало вузлів та агрегатів – два двигуни автомобілів УАЗ та ГАЗ-66, коробки перемикання передач вантажівки КАМАЗ-5320 та три мости різних марок.

– По можливості ми будемо відновлювати техніку. Як показує досвід – з двох однакових несправних автомобілів можна зібрати один справний. Тож з дев’яти УРАЛів п’ять ми неодмінно приведемо до ладу і передамо військам. Тому велику увагу приділяємо дефектації техніки. Автомобілі, які підлягають ремонту, ми обов’язково полагодимо, а ті, які вже нікуди не годяться, – йдуть на списання, – додає командир батальйону.

Цього року одну таку одиницю вже передали Івано-Франківському квартирно-експлуатаційному відділу. Ще дві готуються до передачі військам у квітні та травні.

У батальйоні створений замкнутий цикл ремонту автомобільної техніки. Кожна машина, що потрапляє сюди, починає з мийки у спеціальному стаціонарному приміщенні і далі просувається відповідно до умов технології ремонту. У відділенні складально-розкладальних робіт проводиться її дефектація. Фахівці визначають перелік подальших робіт. Ті вузли та агрегати, які потребують заміни, знімаються і здаються на склад по четвертій категорії. На їх місце встановлюються запасні частини першої чи другої категорії. Якщо таких нема, то відповідна деталь скеровується в цех ремонту вузлів та агрегатів, де проводиться її капітальний ремонт. Як правило, це двигун, коробка перемикання передач або міст автомобіля. Після ремонту все встановлюється на техніку. При необхідності проводиться ремонт електрообладнання, чистка і зварювання кузовних деталей. Через цех фарбування автомобіль потрапляє у відділення складально-розкладальних робіт і передається у війська з усіма необхідними документами.





– До речі, у нас створена і ефективно працює виїзна ремонтна бригада. Минулого року тільки на базі одного Старокостянтинівського гарнізону десять фахівців бригади за місяць відремонтували 17 одиниць різної техніки, на багатьох автомобілях проведені регламентні роботи. Наш колектив міг би працювати і краще, якби не одвічні проблеми: пальне, люди і запчастини, – констатує підполковник Ігор Болкун.

Забезпеченість військовослужбовцями служби за контрактом складає близько 60 відсотків. Вакантними залишаються 6 посад прапорщиків і 9 сержантів! Фахівців з “гражданки” не приваблює служба за 1200 гривень в обласному центрі. А де взяти кранівника, газоелектрозварювальника, токаря-фрезерувальника!? ПТУ зараз таких фахівців не готують. Майстри високого класу воліють працювати на автосервісі. Там токар отримує 2500-3500 гривень на місяць. За 100 метрів від нас розташований автосервіс. Як можна в таких умовах бути конкурентоспроможним на ринку праці? – бідкається командир батальйону.

Для часткового вирішення цієї проблеми він звернувся по команді з листом-проханням скерувати у частину для подальшого проходження служби хоча б сім спеціалістів, які цього року закінчують Військовий коледж сержантського складу Академії Сухопутних військ. Ці фахівці-автомобілісти надзвичайно потрібні батальйону. Та навіть з ними укомплектованість батальйону контрактниками складе 85 відсотків.

Разом із виконанням поставлених завдань у частині повним ходом йде удосконалення інфраструктури. У минулому році тут перекрили дахи усіх боксів і провели заміну вікон в казармі. Обладнали сховище для зберігання техніки легкової групи. Цього року вже почали роботи зі заміни паливних резервуарів. У зв’язку з прийняттям надлишкової техніки постала необхідність для облаштування додаткових майданчиків для зберігання автомобілів. Тож протягом квітня-травня тут планують облаштувати два таких майданчики на 80-100 машиномісць.

– У рік технічної готовності озброєння та військової техніки особовий склад частини докладе максимальних зусиль для відновлення якнайбільшої кількості військової автомобільної техніки! Хотілося б, нам хоч трохи допомогли з тими проблемними питаннями, які заважають працювати на повну потужність. А колектив у нас працьовитий і дружний. Користуючись нагодою, хотів би відзначити заступника командира батальйону з виховної роботи майора Олега Мартинюка, командира роти капітана Андрія Радзіковського, командира слюсарно-механічного відділення сержанта Романа Цекота, водія-кранівника старшого солдата Зеновія Коцур, працівника Збройних Сил України Миколу Кизім, – наостанок додає командир батальйону підполковник Ігор Болкун.

“Якісно, своєчасно, надійно”. Такий девіз міститься на емблемі 101-го окремого ремонтно-відновлювального батальйону 5-го об’єднаного Центру електрогазового та автотехнічного забезпечення Повітряних Сил Збройних Сил України. Колектив щодня доводить – це гасло має практичний зміст і ґрунтується на конкретних справах.

Владислав Назаркевич.
“Крила України”
Фото автора.

ВИПРОБУВАННЯ

Пакистан провел испытания новой баллистической ракеты

Пакистан провел успешные испытания новой баллистической ракеты малой дальности Hatf-IX, сообщает Agence France-Presse со ссылкой на министерство обороны страны. Новая ракета способна поражать объекты противника на дальности до 60 километров и нести как обычную, так и ядерную боеголовку. По данным военных, ракета обладает высокой точностью.



Разработав Hatf-IX, Пакистан пополнил арсенал баллистических ракет. В настоящее время на вооружении страны стоят ракеты малой, средней и большой дальности. В середине марта 2011 года Пакистан провел испытания ракеты Hatf-II, которая также способна нести ядерную боеголовку. Эта ракета может поражать объекты противника на расстоянии до 180 километров.

Следует отметить, что Пакистан ведет активное соперничество в разработке и испытании баллистических ракет с соседней Индией. Не исключено, что в ближайшее время Индия также проведет серию испытаний собственных ракет. Например, после пуска Hatf-II 11 марта 2011 года, Индия в тот же день провела два испытательных запуска ракет Dhanush и Prithvi.

ТЕХНОЛОГІЇ НАВЧАННЯ



Истребители F-22 будут отрабатывать приемы боя на Т-38

Командование ВВС США пересмотрело стратегию боевой подготовки пилотов истребителей F-22 Raptor, сообщает Strategy Page. Теперь пилоты будут проходить обучение в воздушных "боях" с учебно-тренировочными самолетами Т-38С Talon. Выбор в пользу этих самолетов был сделан, потому что они невелики по размерам и позволят обучить пилотов F-22 обнаруживать воздушные цели, используя только инфракрасные сенсоры в ночное время или визуально – в дневное.

В командовании ВВС США полагают, что на протяжении еще нескольких лет F-22 не будет участвовать в воздушных боях с истребителями, чьи технические характеристики соответствовали бы таковым у Raptor. При этом обучение пилотов F-22 в воздушных боях с F-22 не рассматривается из-за дороговизны одновременных полетов нескольких истребителей пятого поколения.

Как уточняет DefPro, для решения поставленной задачи десять самолетов Т-38С были переведены с авиабазы Холломан в Нью-Мехико на базу Лэнгли в Вирджинии. Как ожидается, во время тренировочных боев Т-38С будут осуществлять до трех полетов в день.

Специальное обучение пилотов F-22 необходимо, потому что концепция применения истребителя допускает использование радара самолета лишь в случае крайней необходимости; радар не должен задействоваться, чтобы не раскрыть местоположение самолета.

Ранее ВВС США использовали истребители F-15 в симуляции воздушных боев с F-22, однако после того, как несколько самолетов были списаны в 2010 году, было принято решение отказаться от этой практики из-за возникшего дефицита истребителей. В 2010 году ВВС США списали 117 F-15. Согласно последней оценке, к 2030 году общий дефицит истребителей составит 200 единиц.

УМОВИ ТЕНДЕРА

США перепишут правила военных закупок

Министерство обороны США намерено переписать правила военных закупок для вооруженных сил страны, отказавшись от Системы интеграции и развития объединенных сил и средств (JCIDS), сообщает Defense News. Новые правила, как ожидается, позволят военным тщательнее отслеживать процедуру закупки военной техники и вооружений, а также получать необходимую продукцию быстрее, чем в рамках действующей сегодня JCIDS.

По словам вице-председателя Объединенного комитета начальников штабов (JCS) Джеймса Картрайта (James Cartwright), в новых правилах будет более четко прописана процедура закупки, а также введены три степени риска военных приобретений. Другие подробности относительно новых правил Картрайт не назвал, однако уточнил, что благодаря пересмотренной процедуре вооруженные силы получат возможность быстрее разрабатывать тот или иной вид военной техники.

В рамках новых правил будут созданы два управления военных закупок – J-7 и J-8, которые будут отвечать за материальные (вооружение, инструменты, горюче-смазочные материалы, запчасти) и нематериальные закупки (услуги по ремонту, модернизации, техническому обслуживанию, сопровождению, логистике) соответственно. Оба управления будут работать при полном согласовании действий друг друга. Благодаря этому, по словам Картрайта, удастся избежать ситуаций, "когда спутники уже выведены на орбиту, а оборудование для управления ими еще не поставлено".

Еще одним ожидаемым положительным моментом новых правил станет снижение стоимости закупаемой техники, поскольку министерство обороны США получит более широкий доступ на рынок.

ЗАКУПКИ

Армия США получит скоростные вертолеты к 2030 году

Армия США намерена отказаться от модернизации существующих вертолетов и принять на вооружение новую машину, способную развивать скорость по меньшей мере в 200 узлов (370,4 километра в час). Как сообщает Flightglobal, об этом заявил руководитель армейской авиации США генерал-майор Энтони Кратчфилд (Anthony Crutchfield). По его словам, вертолет, который заменит ныне стоящие на вооружении AH-64 Apache, CH-47 Chinook и UH-60 Black Hawk, должен начать поступать в войска к 2030 году.

Вертолет нового поколения, согласно пожеланиям Армии США, должен развивать скорость, которая бы по меньшей мере на 30 узлов превышала максимальную скорость уже принятых на вооружение машин. Кроме того, новый вертолет должен обладать боевым радиусом в 848 километров, зависать на протяжении не менее двух часов на высоте 1,83 тысячи метров при температуре окружающего воздуха более 35 градусов Цельсия.

"Я не думаю, что таких показателей можно добиться просто проводя модернизацию существующих платформ", – отметил Кратчфилд, добавив: "Я не хочу, чтобы мои внуки летали на AH-64 Apache Longbow Block 80". Определенный интерес для военных в настоящее время могут представлять скоростные версии вертолетов, разрабатываемых сразу несколькими компаниями. В частности, компания Sikorsky создает прототип X2, а Piasecki – X-49A Speed Hawk (на базе Sikorsky YSH-60F Seahawk), а Boeing – Disc Rotor.

В январе 2011 года Армия США обнародовала запрос на информацию о концепциях единых многоцелевых средних вертолетов, которые смогут одновременно заменить устаревшие транспортные UH-60 и ударные AH-64. Не исключено, что на основе перспективной машины можно будет создать и варианты, которые смогут заменить CH-47 и OH-58 Kiowa Warrior. Тендер на создание такого вертолета пока не объявлен.

МОДЕРНІЗАЦІЯ

Германия модернизирует индийские подлодки класса "Шишумар"

Министерство обороны Индии намерено модернизировать четыре подводных лодки класса "Шишумар", построенные по проекту Type 1500 (Type 209), сообщает Defense News. Предполагается, что работы будут проводиться на верфях в Индии при участии немецких специалистов из компании Howaldtswerke-Deutsche Werft. Стоимость модернизации оценивается в 500 миллионов долларов.

В рамках модернизации на индийские подлодки будут установлены новые системы управления вооружением, оборудование связи и обмена информацией и торпедные аппараты. Кроме того, подлодки получат новые торпеды и ракеты. Изначально решение о модернизации подлодок класса "Шишумар" было принято в 2000 году, однако вскоре было отменено, поскольку министерство обороны Индии решило заказать новые франко-испанские подлодки проекта Scropene.

Контракт на поставку шести подлодок был подписан в 2005 году, а сумма сделки составила 187,9 миллиарда рупий (4,2 миллиарда долларов). По условиям соглашения с французской стороной, строительство дизель-электрических подлодок производится в Индии по лицензии. Работы ведутся со значительным отставанием от графика: изначально предполагалось, что первая Scropene будет сдана ВМС Индии в 2012 году, однако сейчас передача подлодок ожидается не раньше 2015 года.

В связи с отставанием от графика поставки Scorpene и было принято решение о модернизации подлодок класса "Шишумар". В настоящее время на вооружении ВМС Индии стоят четыре таких подлодки: "Шишумар", "Шанкуш", "Шалки" и "Шанкул". Первые две были приняты в состав флота в 1986 году, а последние – в 1992 и 1994 годах соответственно. Субмарины были построены по немецкому измененному проекту Type 209, который в ВМС Индии получил обозначение Type 1500.

Подлодки водоизмещением 1,9 тысячи тонн способны развивать скорость до 22 узлов, а запас их хода составляет восемь тысяч миль. Субмарины класса "Шишумар" вооружены восемью торпедными аппаратами калибра 533 миллиметра.

КОНТРАКТИ

Россия и Франция не сошлись в цене на "Мистраль"

Российская и французская стороны не могут сойтись в цене закупки вертолетоносцев "Мистраль", сообщает 15 апреля ИТАР-ТАСС со ссылкой на заявление главы "Ростехнологий" Сергея Чемезова.



По словам Чемезова, изначально на уровне глав государств было согласовано, что в цену покупки войдет не только сам корабль, но и технологии. Однако теперь французская сторона изменила требования. Ранее переговоры оказались под угрозой срыва из-за того, что стороны не могли договориться о комплектации вертолетоносцев.

13 апреля неназванный высокопоставленный источник в Минобороны заявил журналистам, что соглашение достигнуто, и "Мистрали" будут поставлены России со всеми системами и устройствами, "полностью удовлетворяющими требованиям военно-морского флота".

Первый заместитель министра обороны Владимир Поповкин, в свою очередь, сказал журналистам, что контракт по "Мистралю" будет подписан, как только стороны договорятся о цене, и подчеркнул, что документ должен быть подписан до конца 2011 года.

Общее соглашение о поставках "Мистралей", в котором не указаны ни сроки, ни стоимость будущего контракта, был подписан в январе 2011 года. Франция поставит России два корабля класса "Мистраль". Еще два вертолетоносца будут построены на российской верфи. Специалисты оценивают контракт не менее чем в полтора миллиарда евро.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

КОСМІЧНА УКРАЇНА

Ракета-носій "Дніпро" у червні виведе в космос вісім космічних апаратів

Черговий пуск україно-російської космічної ракети-носія "Дніпро" відбудеться влітку 2011 року. Про це заявив заступник генерального директора Міжнародної космічної компанії "Космотрас" Олександр Сєркін, передає "Інтерфакс-АВН".

"Відповідно до розробленого графіка пуск ракети-носія "Дніпро" на сонячно-синхронну орбіту з корисним навантаженням на борту попередньо заплановано на червень 2011 року", – сказав О.Сєркін. За його словами, основне корисне навантаження – космічний апарат "Січ-2" і блок перспективної авіоніки "БПА-2" Державного космічного агентства України – вже доставлено на пускову базу "Ясний" в Оренбурзькій області. "Доставка інших шести супутників відбудеться у травні 2011 року", – додав О.Сєркін.

Спільні російсько-українські програми в аерокосмічній сфері підсилюють Україну

Спільні російсько-українські програми в аерокосмічній сфері створюють для України гарні умови для впровадження авіакосмічних технологій у різних галузях. Як повідомляє Defense express, про це заявив Президент України Віктор Янукович в ході робочої поїздки в Єнакієве (Донецька обл.).

"Ми бачимо, що спільні програми нас тільки підсилять, і ми бачимо, що спільна робота створить дуже гарні умови для впровадження авіакосмічних технологій у різних галузях", – сказав Президент України.

Коментуючи результати недавнього візиту в Україну прем'єр-міністра РФ Володимира Путіна, Віктор Янукович повідомив, що сторони обговорили питання розвитку аерокосмічної галузі в рамках спільних проектів. "Спільна робота з Росією та іншими країнами передбачається в найближчий час", – сказав він.

Глава держави відзначив, що Україна бере участь у будівництві космодрому в Бразилії, і що на даний час розглядається питання щодо участі нашої держави в будівництві космодрому "Східний" на Далекому Сході РФ.

"В нас є велика перспектива розвитку таких програм, як "Січ-2", "Дніпро", – додав Віктор Янукович, уточнивши, що більша частина програм, які реалізуються в Україні, зараз здійснюється за участю іноземних партнерів. "В нас є дуже великі замовлення", – підкреслив Президент України.

Україна і Бразилія можуть реалізувати спільний проект з будівництва космодрому через 2 роки

Бразилія зацікавлена в активізації співробітництва з Україною. Про це заявив Прем'єр-міністр України Микола Азаров після двосторонньої зустрічі з президентом Бразилії Ділмой Руссефф. Про це повідомили в прес-службі Кабінету Міністрів України.

М.Азаров відзначив, що під час двосторонньої зустрічі були досягнуті домовленості про реалізацію низки конкретних проектів. Зокрема, з керівництвом Бразилії обговорювався проект реалізації програми будівництва космодрому Алкантара та здійснення запусків української ракети-носія "Циклон-4". "Ми домовилися напрацювати цей проект до такого рівня, щоб у найбільш стислі строки – буквально за рік-два – його реалізувати", – сказав М.Азаров.

При цьому він відзначив, що Україна буде брати участь у всьому комплексі заходів з будівництва та експлуатації космодрому. "Україна буде брати участь у проектуванні і будівництві космодрому... ракетоносіїв, супутників, тобто Україна буде брати участь у всьому комплексі робіт. Це надзвичайно велика робота на багато років", – додав Прем'єр-міністр України.



ПЕРСПЕКТИВА

Перехід з "Протону" на "Ангару" можливий при створенні "Байтерека"

Говорити про перехід запусків космічних апаратів з ракети-носія "Протон" на нову ракету-носій "Ангара А5" можна лише після успішних випробувань "Ангари" і за умови створення на космодромі Байконур у Казахстані ракетно-космічного комплексу "Байтерек", заявляє Центр імені Хрунічева (розробник ракети "Протон"), передає РІА "Новости".

Глава Роскосмосу Анатолій Пермінов, виступаючи в Раді Федерації, повідомив, що ракета-носій "Протон" з 2013 року, коли почнуться льотні випробування нової ракети "Ангара", може бути поступово виведена з експлуатації. Він визнав, що є певні нарікання до "Протону" через його токсичне паливо. Разом з тим, за словами глави Роскосмосу, поки що жодна країна світу не може запускати ракети важкого класу на неотруйних видах палива.

"Планується, що тільки після успішного проведення льотно-космічних випробувань ракети-носія "Ангара", набору відповідної надійності, за умови створення на космодромі Байконур ракетно-космічного комплексу "Байтерек", можна буде почати говорити про поетапний перехід запусків космічних апаратів з ракети-носія "Протон" на "Ангару А5", – йдеться в повідомленні Центру Хрунічева.

ВІЙСЬКОВИЙ КОСМОС

Американські супутники включилися в ПРО

Два останніх випробування системи космічного стеження і спостереження (STSS) американської протиракетної оборони продемонстрували, що супутники можуть успішно відстежувати політ балістичних ракет з моменту старту і до ураження цілі. Супутники STSS підтвердили задані характеристики і змогли надати повну картину можливого ракетного нападу.

"Вперше космічний датчик відстежив балістичну ракету на всіх етапах польоту – від старту, на маршовій ділянці траєкторії і до падіння, – говорить віце-президент секції ПРО компанії Northrop Grumman Дуг Янг (Doug Young). – Можливість супроводу ракети з моменту старту до падіння дозволяє підвищити ефективність перехоплення і компенсувати маневрування ракети на маршовій ділянці траєкторії".



Успішні випробування можна розділити на два етапи, в яких використовувалися спеціальні ракети-мішені ARAV. 9 березня один із супутників STSS захопив і супроводжував ARAV на спадній ділянці траєкторії. Це випробування було направлено на перевірку оновленого програмного забезпечення Aegis, а час запуску було погоджено між Aegis і STSS для забезпечення виявлення запуску.

15 березня STSS продемонстрували можливість відстеження ракети-мішені на всій траєкторії польоту. Обидва супутники змогли виявити ракету, запущену з віддаленого полігона, і відстежити її під час входження в щільні шари атмосфери.

У ході цього випробування програмні засоби обробки даних експериментального центру ПРО успішно змоделювали тривимірну картину траєкторії польоту ракети і спрогнозували точку її падіння. Таким чином, система STSS забезпечує потенційну можливість перехоплення боєголовок навіть на кінцевій ділянці траєкторії і дає час підготувати відповідні зенітні системи.

Останні випробування показали, що STSS є першим і єдиним на сьогодні набором датчиків, який забезпечує виявлення і відстеження ракети на всій довжині траєкторії польоту. До цих пір такі можливості досягалися лише завдяки складній інтеграції різних наземних, космічних і повітряних систем, що, звичайно, уповільнює роботу системи ПРО і робить її вразливою. Супутники STSS не тільки підвищують ефективність і швидкість реагування на атаку, але й створюють нову, більш надійну систему виявлення ракетної атаки – незалежна робота двох супутників це продемонструвала.

ПУСКИ

З Каліфорнії стартувала ракета-носій "Атлас-5" з секретним супутником на борту

15 квітня 2011 року з майданчика SLC-3E Бази ВПС США "Ванденберг" стартовими командами компанії United Launch Alliance за підтримки бойових розрахунків 30-го Космічного крила ВПС США виконаний пуск ракети-носія Atlas-5 з секретним супутником на борту. Пуск має позначення NROL-34. Космічний апарат належить Національному розвідувальному управлінню США.

Проведений пуск став 607-м стартом ракет сімейства Atlas починаючи з 1957 року. Також це 288-ий Atlas, що запускається з західного узбережжя США.

СПІВРОБІТНИЦТВО

Влада Казахстану готова обговорити акціонування Байконура

Казахстан готовий розглянути питання про акціонування космодрому "Байконур", заявив глава Казкосмосу Талгат Мусабаєв.

"З приводу акціонування – це нова думка, це питання ще не опрацьовували, але чому б і ні? Може, треба подивитися, підключити нашу економічну сферу, фахівців ", – цитує РІА "Новости" Мусабаєва.

Свою заяву глава Казкосмосу зробив під час лекції в Євразійському національному університеті в Астані.

"Питання це опрацюємо спільно з росіянами та іншими країнами. Треба подумати", – також додав глава Казкосмосу.

Раніше з пропозицією про акціонування Байконура виступив глава Роскосмосу Анатолій Пермінов.



ПРИВАТНИЙ КОСМОС

NASA підтримує приватні компанії

NASA оголосило про укладення контрактів на суму 269,3 млн. дол з чотирма компаніями, які займаються створенням комерційних космічних кораблів для доставки астронавтів і вантажів на МКС. У NASA відзначають, що програма спрямована на створення альтернативи російським "Союзам", на яких зараз літають американські астронавти.

Гранти отримали компанії Boeing Company з кораблем CST-100, SpaceX з Dragon, Sierra Nevada Corp. з Dream Chaser та Blue Origin з апаратом, який поки що не має назви.

Space Inform

Подготовлено по материалам информационно-аналитического центра "СПЕЙС-ІНФОРМ"
www.space.com.ua

Утро космической эры



Продовження. Початок в №14-15.

Несколько слов о ракетах-носителях космических кораблей. Все они жидкостные, трехступенчатые. Система управления полностью автоматизирована на активном участке траектории до выхода на околоземную орбиту. Каждая из трех ступеней в полете автоматически отбрасывается после выгорания в ней ракетного топлива. Корректировать полет ракеты-носителя с Земли невозможно. Чтобы обезопасить экипаж от гибели в случае неудачного (аварийного) полета или отклонения от заданной траектории полете на 1,5-2 градуса, гироскопические приборы на борту каждой ступени выдают команду на систему аварийного спасения экипажа, которая находится в носовой части корабля. Если есть необходимость, происходит включение двигателей и аварийный подрыв корпуса ракеты (ступени). Совершается аварийный "отстрел" герметической кабины космонавтов, срабатывает парашютная система посадки спускаемого аппарата, и он возвращается на Землю.

Но такого произойти в принципе не может. И вот почему. Космический корабль движется по околоземной орбите с первой космической скоростью – 8 км/сек на высоте 200 км. Такую скорость он получает от ракеты-носителя путем сжигания сотен тонн горючего, превращая его в огромную кинетическую энергию. Чтобы осуществить сход КК с орбиты, его скорость необходимо уменьшить до 100-150 км/ч. Для этого на корабле должны быть запасы топлива около 10 тонн или больше, в зависимости от его габаритов. А это невозможно. Поэтому современные космические корабли, начиная с "Союзов", оборудованы автоматизированной системой приземления. Достаточно сообщить корпусу корабля небольшой тормозной импульс и обеспечить расчетный угол входа в плотные слои атмосферы. А потом только регулировать этот угол за счет аэродинамической поверхности корабля тормозными ракетными двигателями. Такая система создает лучшие условия для космонавтов по перегрузке при спуске и достаточно большую точность приземления. Подобный управляемый спуск корабля может осуществляться как в автоматическом, так и в ручном режиме. Для этого совершенствуется пульт управления КК. С пульта управления корабля "Союз" можно было выдавать почти тысячу команд, а с орбитального комплекса "Салют"-"Союз"-"Прогресс" – более 22 тысяч команд.

Несколько слов о невесомости. Она на разных людей действует по-разному. Специалисты космической медицины на момент запуска первого космонавта в условиях невесомости установили три группы людей, резко отличающихся поведением (мышлением) в подобных условиях такого состояния. Первая группа – люди, совершенно не переносящие такого состояния. Люди этой группы испытывают непроходящее чувство падения. Их поведение напоминает поведение до смерти напуганного человека. В такой ситуации ни о каких осознанных действиях не может быть и речи. Вторая группа – люди, которые испытывают всевозможные неудобства или, как говорят, дискомфорт. Им кажется, что они все время находятся в перевернутом положении или же опрокидываются на спину. Невесомость отвлекает их внимание, снижает работоспособность. Третья группа – люди, которым невесомость не доставляет заметных неприятностей, они достаточно быстро к ней приспосабливаются и даже испытывают удовольствие и радость, возбуждение, подъем настроения. Эти люди, прежде всего летчики-истребители реактивных машинах, физически подготовленные, много летавшие на сверхзвуковых реактивных самолетах. Через несколько таких полетов они перестают реагировать на невесомость. У них в служебных характеристиках имеются записи: "Максимальную нагрузку и невесомость в течение летного дня переносят легко".

Но, к сожалению, ученые-медики перед первым полетом в космос не имели данных о поведении психики людей при длительном действии невесомости, так как создать такие условия реально на земле невозможно. Учитывая все вышесказанное, ученые и правительство не имело 100% уверенности в надежности поведения человека в космосе, его действиях. Степень риска была очень высокая. Поэтому, забегая наперед, сообщу читателям следующее. Накануне дня запуска на орбиту Юрия Гагарина по указанию правительства были подготовлены три варианта сообщения ТАСС о первом полете человека в космос. Первое – если полет окажется неудачным и Гагарин погибнет, второе – если космонавт приводнится или приземлится на территории капиталистической страны, третье – если полет и посадка будут выполнены согласно плановому заданию и Гагарин приземлится в заданном районе.

15 мая 1960 года произошло еще одно весьма знаменательное событие в освоении космоса. На околоземную орбиту был запущен первый корабль-спутник, рекордный по весу. Это был практически прообраз "Востока". На борту космического аппарата была герметическая кабина для космонавта, оснащенная всем, что требуется летчику-космонавту для управления и посадки. Четверо суток корабль-спутник совершал полет вокруг нашей планеты, сообщая на Землю данные о работе аппаратуры и окружающей среде. Вскоре по команде с Земли от спутника отделился спускаемый аппарат. И хотя вследствие неисправности, возникшей в одном из приборов системы ориентации, направление тормозного импульса отклонилось от расчетного и спускаемый аппарат не удалось вернуть на Землю, программа испытаний в основном была выполнена. Вслед за этим состоялись еще четыре запуска таких кораблей-спутников. Они прошли успешно. После этого было принято решение форсировать подготовку к запуску на околоземную орбиту первого космонавта.

В конце 1960 года советской разведке стало известно, что американцы готовят запуск в космос своих астронавтов. Время старта – 20 апреля 1961 года. Никита Хрущев установил дату запуска советского аппарата на 12 апреля этого же года, тем самым желая опередить США. Американские спецслужбы упорно отслеживали ход подготовки в СССР запуска первого космонавта. Для этого они организовали периодический облет полигона Байконур, его фотографирование с самолета-разведчика У-2, фиксацию запусков кораблей-спутников. 1 мая 1960 года, во время пребывания с командиром 84-го ракетного полка на параде в Москве с 4-мя боевыми расчетами ракет Р-5М, мы в 9 часов утра наблюдали заминку в окружении Хрущева на трибуне. К нему подошел человек в гражданском, что-то доложил, затем Никита Сергеевич обратился к Министру обороны. После парада узнали, что в районе Свердловска был сбит американский самолет У-2. Летчик Пауэрс остался жив, его доставили в Москву. Самолет успел облететь полигон, сфотографировал его, но данные по фотографированию остались у нас.

У Сергея Королева оставалось мало времени на подготовку космонавтов. На космический корабль его КБ составило техническое описание, необходимые чертежи. Однако инструкция летчику-космонавту по управлению аппаратом на орбите и для посадки отработана не была. Гагарину и Титову, опираясь на их авиационную практику по технике пилотирования самолетов, поручили отработать инструкцию по технике пилотирования корабля "Восток". Они с честью справились с этим заданием.

А теперь я хочу рассказать читателям, как в действительности проходил полет. Из воспоминаний тогдашнего руководителя полетов в Центре управления и космонавтики – дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта, генерал-лейтенанта Алексея Леонова. "На стартовой площадке полигона Байконур связь с Ю.Гагариным во время полета поддерживал С.Королев. Ракета стартовала успешно. Однако на последнем участке вывода космического корабля на орбиту радиосвязь внезапно на 2 минуты прервалась. Сергей Павлович вздрогнул, его рука, державшая микрофон, дрожала. Видно было, что он сильно взволнован и пытается успокоить себя. Связь появилась также внезапно, как и прервалась. Королев сразу получил доклад Гагарина, что полет идет нормально. Конструктор сделал глубокий шумный выдох и только после этого успокоился, хотя лицо его оставалось напряженным. Завершался первый виток корабля вокруг Земли. В это время он был над Африканским континентом. С пункта управления космическим полетом, он в то время размещался в Крыму, в Феодосии, рядом с пунктом дальней космической связи, была выдана команда на снижение, которая в закодированном виде содержала время включения двигателя тормозной установки и длительность импульса торможения. Корабль команду принял, автоматика ее выполнила, и он пошел на снижение. При входе аппарата в плотные слои атмосферы связь с ним прекратилась. Это явление, временное прекращение связи, было известно. Королев спокойно ждал окончания расчетного времени отсутствия связи, но она не восстанавливалась. На лице Сергея Павловича снова появилась озабоченность. И только через две минуты Гагарин доложил, что от космического корабля отделилась спускаемая капсула с задержкой на 2 минуты. И снова связь пропала. Как впоследствии выяснилось, после отстыковки спускаемого аппарата в герметической капсуле практически прекратилась подача кислорода в гермошлем. Космонавт начал терять сознание и принял решение катапультироваться через 1,5-2 минуты. Такая ситуация ему была знакома. Он проявил неимоверную силу воли, чтобы в течение 2-х минут продержаться без кислорода, а потом катапультироваться. Учел и тот факт, что на большой высоте воздух сильно разряжен, и он не сможет выйти из комы. В это время на спускаемом аппарате сработала парашютная система, и одновременно появился кислород. Гагарин пришел в себя, капсула с помощью тормозных пороховых двигателей произвела мягкую посадку на 200 км дальше от расчетной точки приземления. Прибывшая через 30 минут на вертолете аварийно-спасательная команда некоторое время не могла открыть люк – при входе в плотные слои атмосферы из-за высоких температур его заклинило.

С места приземления Юрий Гагарин попросил передать следующее: "Партии и правительству: приземление прошло нормально, чувствую себя хорошо, травм и ушибов не имею. Старший лейтенант Гагарин". Никита Хрущев, получив такую телеграмму, дал указание в сообщении ТАСС слово "старший лейтенант" вычеркнуть и написать майор и одновременно дал указание Министру обороны присвоить Юрию Алексеевичу воинское звание "майор" досрочно. Своё решение членам Политбюро он объяснил так: "Негоже, что в Советском Союзе в космос посылают старших лейтенантов. Нас в капиталистическом мире не поймут. Для таких случаев у нас достаточно и майоров".

Продовження в наступному номері.

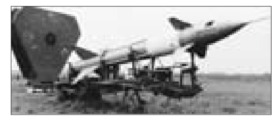
ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

25 квітня-1 травня

25 квітня 1911 р. *у Санкт-Петербурзі відкрився перший Всеросійський з'їзд повітроплавання.*



25 квітня 1916 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР В.П.Трофімов.*

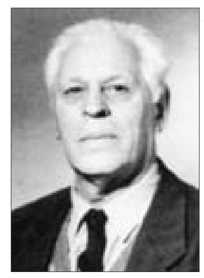


25 квітня 1953 р. *в ході випробувань першої в СРСР системи зенітної керованої ракетної зброї С-25 "Беркут" вперше уражено літак-мішень Ту-4 двома ракетами В-300 ДКБ С.О.Лавочкіна. День народження радянської зенітної ракетної зброї.*



25 квітня 1996 р. *здійснив перший політ двомісний реактивний навчально-бойовий літак Як-130Д, О.О.Синіцин.*

25 квітня 2000 р. *АНТК ім. О.К.Антонова отримав сертифікати типу на новий регіональний пасажирський літак моделей Ан-140 та Ан-140-100, а також Ан-3Т.*



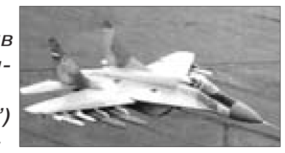
26 квітня 1926 р. *народився авіаконструктор Р.П.Папковський. Працював у ДКБ ім. С.В.Іллюшина. Розробляв Іл-76МД, Іл-76МФ.*



26 квітня 1953 р. *народився заступник начальника Генерального штабу ЗС України Г.А.Саковський.*



26 квітня 1981 р. *на озброєння ВМФ СРСР прийнято корабельний протичовновий вертоліт Ка-27.*



26 квітня 1986 р. *здійснив перший політ винищувач МіГ-29М ("9-15/1") – глибока модернізація МіГ-29, В.Є.Меницький.*

27 квітня 1911 р. *створено ДП МО України "Одесавіаремсервіс".*

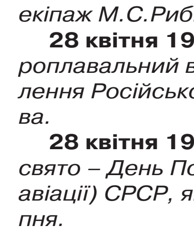


27 квітня 1952 р. *здійснив перший політ дальній реактивний бомбардувальник Ту-16, екіпаж М.С.Рибка.*

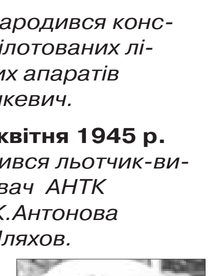
28 квітня 1909 р. *засновано повітроплавальний відділ Харківського відділення Російського технічного товариства.*

28 квітня 1933 р. *– встановлено свято – День Повітряного Флоту (День авіації) СРСР, який відзначався 18 серпня.*

28 квітня 1941 р. *народився конструктор дистанційно-пілотованих літальних апаратів Ю.І.Янкевич.*

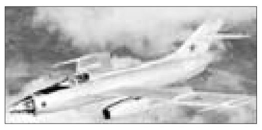


28 квітня 1945 р. *народився льотчик-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова В.О.Шляхов.*

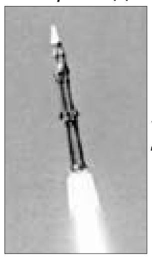


28 квітня 1951 р. *народився Командувач Військово-Морських Сил ЗС України В.В.Максимов.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ



28 квітня 1956 р. *здійснив перший політ перший радянський надзвуковий літак-розвідник Як-27Р, Г.О.Тиняков.*

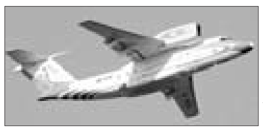


28 квітня 1962 р. *здійснено запуск ракети РТ-1 – першої в СРСР твердопаливної ракети середньої дальності.*



28 квітня 2001 р. *здійснено запуск КК "Союз ТМ-32", Т.А.Мусабаєв, Ю.М.Батурін і перший космічний турист Д.Тіто (США).*

28 квітня 2004 р. *зареєстровано громадську організацію "Всеукраїнська авіаційна асоціація "АОПА – Україна".*



28 квітня 2005 р. *здійснив перший політ літак Ан-74Т-200А, екіпаж О.І.Татарчука.*



29 квітня 1903 р. *народився Головнокомандувач РВСН (1963-1972), двічі Герой Радянського Союзу, маршал М.І.Крилов.*

29 квітня 1959 р. *здійснив перший політ літак ХАІ-17, створений Харківським авіаційним інститутом.*



29 квітня 1981 р. *здійснив перший політ винищувач МіГ-29УБ, О.В.Федотов.*



29 квітня 1981 р. *здійснив перший політ літак-носій ВМ-Т "Атлант" ДКБ ім. В.М.М'ясищева, екіпаж О.К.Кучеренка.*



29 квітня 1999 р. *здійснив перший політ навчальний літак корабельного базування Т-10КУ (Су-33КУБ; Су-27КУБ), В.Г.Пугачов, С.М.Мельников.*

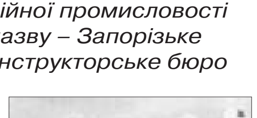


30 квітня 1949 р. *народився головний інспектор МО України В.С.Фролов.*



30 квітня 1965 р. *на озброєння авіації ППО СРСР прийнято бойові комплекси Су-15-98 (літак-носій Су-15, РЛС РП-15, ракети Р-98) і Ту-128С-4 (літак-носій Ту-128, РЛС РП-С "Смерч", ракети Р-4Р і Р-4Т).*

30 квітня 1966 р. *ДКБ № 478 наказом Міністра авіаційної промисловості СРСР присвоєно назву – Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро "Прогрес".*



30 квітня 1969 р. *здійснив перший політ багатоцільовий літак Ан-14М – прототип Ан-28, В.І.Терський.*



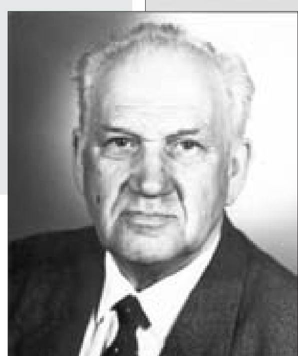
1 травня 1945 р. *народився військовий льотчик, командувач НАК ВПС ЗС України (2000-2003) А.К.Тарєєв.*



1 травня 1947 р. *народився проректор з навчальної роботи Національного авіаційного університету А.В.Полухін.*

Шесть жизней в авиации главного конструктора Селякова

Двадцать второго апреля 1916 года родился авиаконструктор Леонид Селяков. За свой долгий век он сделал для развития отечественной авиации столько, что иногда кажется – Бог дал ему несколько жизней, каждую из которых Леонид Леонидович тратил без остатка.





В 1929 году 13-летний мальчишка Леня Селяков впервые поднялся в воздух на туполевском АНТ-9, выполнявшем демонстрационные полеты с Центрального аэродрома. С февраля 1932-го Селяков начал работать в ЦАГИ в бригаде № 1 тяжелых сухопутных самолетов, которой руководил В.Петляков, и в группе прочности и аэродинамики В.Беляева. В составе группы Леонид Селяков проводил прочностные расчеты элементов конструкции самолетов АНТ-20 "Максим Горький" и АНТ-42 (ТБ-7), ставших заметными вехами в развитии отечественного и мирового самолетостроения.

После ареста в 1937 году А.Туполева и других ведущих специалистов завода № 156 на его территории с использованием мощностей завода опытных конструкций был образован целый ряд самолетостроительных ОКБ, которыми руководили С.Кочеригин, В.Шевченко, В.Беляев. Сюда было переведено і ЦКБ-29 НКВД. ОКБ-16 Беляева занялось созданием дальнего бомбардировщика ДБ-ЛК. В новом ОКБ Селякова назначили руководителем группы технического проектирования и по совместительству заместителем начальника бригады фюзеляжа.

Перед самым началом Великой Отечественной войны Л.Селяков перевелся на серийный завод № 22, где был назначен заместителем А.Путилова, руководившего бригадой фюзеляжа. Все силы коллектива завода № 22 были брошены на увеличение выпуска и дальнейшее совершенствование самого массового советского бомбардировщика Великой Отечественной войны – Пе-2. В 1942 г. Леонид Селяков в кратчайший срок проектирует и внедряет в серийное производство на Пе-2 верхнюю пулеметную установку с пулеметом УБТ-12,7 мм вместо ШКАС– 7,62 мм. В 1942-1943 годах он в качестве ведущего конструктора руководит созданием модификации Пе-2 под двигатели АШ-82. В 1944 году под руководством Леонида Леонидовича создается скоростной бомбардировщик Пе-2И.

Последней работой в ОКБ В.Мясищева для Л.Селякова стало проектирование реактивного бомбардировщика РБ-17 с четырьмя ТРД. В январе 1946 года ОКБ-482 было закрыто, и Селяков перешел на работу в ОКБ-115, руководимое Яковлевым. В ОКБ Александра Яковлева Леонид Селяков руководил созданием опытных реактивных самолетов-истребителей Як-19, Як-25 и экспериментального реактивного самолета Як-1000.

Двадцать четвертого марта 1951 года было восстановлено ОКБ В.Мясищева. Новому коллективу поручалось спроектировать и построить стратегический бомбардировщик с дальностью полета не менее 12000 км. В апреле 1951 года Л.Селяков перевелся в новое ОКБ-23 и сразу же приступил к начальному проектированию будущего стратегического бомбардировщика М-4. При непосредственном участии Селякова были проработаны несколько вариантов развития самолета М-4: высотный разведчик и бомбардировщик 2М, пассажирский вариант М-4 – самолет М-29, велись работы по самолету М-4 с ядерной силовой установкой. Из массы разработок того периода был доведен и запущен в серию только самолет ЗМ (М-6) с новым крылом, новыми, более экономичными двигателями ВД-7Б и доработанным фюзеляжем. Потом были работы над межконтинентальным сверхзвуковым стратегическим бомбардировщиком М-50. Но в конце 1959 года судьба ОКБ-23 крутым образом поменялась. Работы по М-50 прекратили, а само ОКБ-23 стало филиалом ОКБ-52 В.Челомея. Леониду Леонидовичу теперь предстояло заниматься ракетной тематикой. В 1962 году он на короткое время перешел в ОКБ А.Яковлева, где работал над Як-36, а затем в ОКБ А.Туполева. Практически вся дальнейшая творческая жизнь Селякова была связана с самолетом Ту-134.

Скончался Леонид Селяков 16 октября 2002 года на 87-м году жизни, не дожив 6 дней до официального 80-летия туполевского КБ, где проработал до своего 85-летия.

Укрощение дракона

Двадцать четвертого апреля 1946 года впервые поднялись в воздух самолеты-истребители МиГ-9 конструкции А.Микояна и М.Гуревича, а также Як-15 конструкции А.Яковлева.

Это были первые советские самолеты с турбореактивными двигателями и вместе с тем – первые в СССР реактивные самолеты, запущенные в серийное производство и поступившие на вооружение. В День воздушного флота 18 августа 1946 года они были показаны на параде в Тушино, а 1 мая 1947 года – над Красной площадью.

Истребитель Як-15 поднял в первый полет летчик-испытатель Михаил Иванов. Самолет был создан на базе поршневого истребителя Як-3. Это было сделано с целью упростить и ускорить освоение реактивной техники. Крыло, оперение, кабина, шасси изменились незначительно. Коренной переделке подверглась лишь носовая часть фюзеляжа, где был установлен под углом к оси самолета один ТРД РД-10 с тягой 850 кг. Реактивная струя ТРД выходила под фюзеляж, защищенный снизу стальным экраном. На хвостовой стойке шасси установили термостойкое полое металлическое колесо без пневматики. Вооружение самолета состояло из двух пушек калибра 23 мм в носовой части фюзеляжа. Имея вес порядка



2600 кг, Як-15 был самым легким из реактивных истребителей того времени. Его скорость доходила до 800 км/ч. Машина оказалась очень простой в производстве. И не только кабина Як-15 была привычной для летчиков, но и по технике пилотирования он мало отличался от Як-3. Поэтому не удивительно, что Як-15 стал первым советским реактивным самолетом, на котором в феврале 1947 года был освоен высший пилотаж (летчик-испытатель П.Стефановский).

Первый полет на истребителе МиГ-9 выполнил летчик-испытатель Алексей Гринчик. Самолет имел два ЖРД РД-20 с тягой по 800 кг, причем двигатели располагались рядом, внутри фюзеляжа, и создавали меньшее сопротивление, чем при подкрыльевой установке. Такая схема явилась новшеством для двухмоторного реактивного самолета. В дальнейшем она применялась на целом ряде типов фронтовых истребителей с двумя ТРД, став для них классической. МиГ-9 отличался также шасси с носовым колесом, что упрощало посадку. Кроме того, отпадала проблема защиты хвостового колеса от реактивной струи (фюзеляж был защищен жароупорным экраном). Кабина летчика находилась впереди крыла и таким образом обеспечивала улучшенный обзор вперед и вниз. Вооружение размещалось в носовой части фюзеляжа и состояло из одной пушки калибра 37 мм и двух – 23 мм. МиГ-9 имел взлетный вес 5000 кг. Благодаря мощной силовой установке и хорошей аэродинамической схеме на нем была достигнута скорость 911 км/ч на высоте 5000 м. Как и Як-15, реактивный истребитель МиГ-9 вскоре был запущен в серийное производство. Советские летчики успешно осваивали на нем высокие скорости полета. История создания и испытаний МиГ-9 нашла отражение в художественном фильме "Им покоряется небо".

Созданием самолетов МиГ-9 и Як-15 было положено начало практическому применению реактивных двигателей в советской авиации.

Підготувала Вероніка Дернова.

Двадцять четвертого квітня весь православний світ святкує найвеличнішу подію у житті усіх християн – Воскресіння Ісуса Христа. Великдень, також Пасха або Паска, є найважливішим християнським святом, яке символізує перемогу Божого Сина над смертю та вічним забуттям. У Воскресінні вбачається підтвердження життя після смерті, що і є головним змістом святкування.

Великдень

як символ духовного та фізичного відродження

В Україні святкувати Пасху почали наприкінці першого тисячоліття, з приходом християнства.

Саме слово “Пасха” походить від назви старозаповітного свята песах, яке відзначали юдеї в пам’ять про звільнення від єгипетського полону. Пасхальне ягня в юдеїв стало прообразом Христа, тому Христос іменується ще Агнцем Божим, Агнцем Пасхальним, Пасхою.

Існує декілька легенд щодо виникнення назви свята. За однією з них назва “Великдень” (“Великий День”) з’явилася аж наприкінці першого тисячоліття з приходом на українську землю християнства. Легенда говорить, що “Великдень називається так тому, що в той час, коли Христос народився, сильно світило сонце і стояли такі довгі дні, що теперішніх треба сім зложити, щоб був один тодішній”

За іншою легендою, свято Великодня народилося сім тисяч років тому, ще за часів до християнства, і було пов’язане з язичницькими культами. А саме це весняний Великий день хлібороба, коли бог родючості і плодючості Ярило спускався на землю. Це було знаком, що можна засівати землю зерном.



До Великодня віруючі готуються впродовж семи тижнів Великого Посту – одного з найсуворіших постів – саме стільки часу провів Ісус Христос у пустелі. Вважається, що у ці дні душа віруючого повинна прислуховуватися до страждань Господа, котрі пережив Ісус Христос в людській подобі в останні дні.

Особливе значення має Страсний четвер – день, коли Ісус разом зі своїми учнями під час Таємної Вечері розділив останню трапезу. Цей день ще називають Чистий Четвер, і всі православні за можливістю мають причаститися. Ввечері в церкві читають 12 Євангелій, де розповідається історія Христових Страждань.

У Страсну П’ятницю з церкви виносять плащаницю — шматок тканини, в яку було загорнуто тіло Христа після зняття з хреста та на котрій зображено його в гробу. У цей скорботний день приписується нічого не їсти. У давніші часи християни після суботньої літургії не йшли з церкви, а залишались там до ночі, харчуючись хлібом і вином. Під час служби священики міняють буденний одяг на святковий.

У ніч Воскресіння Христа проводиться святкове богослужіння – Великдня Служба Божа, яка триває всю ніч. Її найурочистіший момент настає опівночі, коли священик сповіщає “Христос воскрес!”, а всі присутні відповідають “Воістину воскрес!” Після служби процесія тричі обходить навколо церкви – хресний хід, а потім починає процес освячення обрядових пасхальних страв: пасок, крашанок, ковбас, хрону та інших страв (залежно від місцевості). Господині збирають їх у кошики, прикрашені вишиваними рушниками, барвінком і свічками. Після церковної служби розходяться по домівках і починають “розговлятися”. Багатий великодній стіл – символ небесної радості і символ вечері Господньої.

Розговляються, насамперед, освяченим яйцем. Окрім паски та яєць (крашанок та писанок), серед освяченого може бути смаженина, ковбаса, риба, сир, часник, полин, хрін, сіль та вино, баранчик — символ Ісуса Христа, ягнятка Божого. Люди вірили, що покладений у кошичок баранчик гарантуватиме прихильність сил природи і оберігатиме від стихійного лиха.

Одним із стародавніх атрибутів святкування Великодня в Україні є писанка. Писанка – це не тільки невід’ємна частина свята, а й своєрідний культурний феномен. Її символіка сягає тисячоліть, а енергетика, вкладена в неї автором, не зрівняється з жодним іншим подарунком.

Традиція писати писанки сягає своїм корінням в сиву давнину, коли людина була неподільною з природою. В ті часи все навколо було живим і вміло розмовляти. Щоб вижити серед могутніх стихій, потрібно було мати серце чисте, як гірські води, а руку міцну, як гілля дуба, а ще знати дивовижну мову Всесвіту. Згодом виникли символи, неначе букви тієї чарівної мови. Зображуючи їх на стінах печер, посуді та одязі, люди зверталися до сонця, вітру, води, землі. З часом ті послання почали писати на пташиному яйці. Чому саме яйці? Мабуть тому, що прадавніх людей вражала поява з неживого предмета нового життя. У багатьох народів збереглися перекази, в яких яйце виступає джерелом життя, світла і тепла, навіть зародком усього Всесвіту. І так, не знаючи астрономії, наші предки перетворили кругле яйце в маленьку модель Землі і Всесвіту. Модель з вогненною кулею всередині…

Так і поєдналося Християнство як ідея спасіння душі від мороку з найсвітлішими образами минулого. Так виникла писанка – символ нового життя, воскресіння Бога і відродження природи. Відтоді кожне творіння писанки – ніби пробудження-перетворення засніженої, замерзлої землі в яскраву, весняну, радісну.

Зважаючи на фізичні особливості шкаралупи яйця, середньовічні писанки до наших днів не збереглися. Однак масове розписування яєць в Україні існувало протягом століть. У XIX ст. писанкарство у різних художніх варіантах побутувало на всій території України, про що свідчать давні колекції українських писанок у музеях Києва, Лубен, Львова, Кракова, Варшави та ін. Найдавніші писанки зберігаються у фондах Музею етнографії та художнього промислу Інституту народознавства НАН України і походять із сіл Острів (1882 р., Львівщина), Слобідка (1891 р., Поділля) та ін.

Своєрідні місцеві відміни писанкарства існували і на початку XX ст. Розрізняють писанки Подніпров’я, Слобожанщини, Полісся, Поділля, Бойківщини, Гуцульщини, Лемківщини тощо. На Слобожанщині й Покутті поширені крапанки, на Бойківщині й Лемківщині – так звані шпилькові й крапанки. Найбільша філіграність орнаментальних мотивів притаманна гуцульським писанкам, виконаним писачком з конусоподібною трубочкою.

Писанки виготовляли навесні, перед Паскою, сільські дівчата і жінки, монастирські черниці й іконописці, міські панночки, пекарі та ін. Тому й техніка декорування різнилася. На селі яйця фарбували в один колір, інколи продряпували візерунки, орнаментували воском і фарбували у кілька кольорів, тоді як у місті вдавалися до різних штучних способів – наклеювали шматки кольорового паперу, фольги, тканини, нитки тощо. Писанки переважно виготовляли для себе і лише зрідка для продажу на ярмарку.

Колись із писанками чинили магічні дії. Для забезпечення урожаю їх на весняного Юрія котили по зеленій пшениці і закопували у землю. Великоднього ранку молоді вмивалися водою, в яку перед тим клали крашанки та срібні монети, що мали надавати сили й краси. Свячені писанки були оберегом житла від грому й вогню, а людей і тварин – від “лихого ока”, їх використовували як ліки від деяких захворювань. Писанки служили об’єктом забави для дітей та молоді. З ними влаштовували ігри “невбитки”, “навкатки” та ін. З випорожнених писанок, додаючи до них з кольорового паперу хвіст, крила та голівку з тіста, виготовляли так звані голуби. Їх, а також писанки, нанизані на шнурочок (здебільшого по три), підвішували поблизу ікон, прикрашаючи таким чином житло.

Сьогодні писанкарство збереглося і розвивається завдяки майстрам старшого покоління у багатьох давніх осередках цього виду мистецтва. Писанки продаються на ярмарках, у художніх салонах. Оригінальний орнамент не тільки чарує своєю вишуканістю, мініатюрністю, гармонією колориту, він несе прадавні символи світорозуміння і природи, єднає з традицією минулого. Українська писанка в світі є символом нашого народу.

Найдавнішими вважаються крашанки – це писанки одного кольору. Згодом виникли багатоколірні писанки, в яких застосовувались різноманітні природні барвники. Такі фарби, на відміну від сучасних, мали приємні м’які відтінки. Але колір в писанці з’явився не лише заради краси, а й отримав своє символічне значення, походження якого не випадкове.

Наприклад, жовтий, золотистий, оранжевий кольори писанки впливають на людину подібно до сонячного проміння, дають радісний, світлий настрій. В писанці означають тепло, надію, небесні світила, врожай в господарстві. Червоний колір на писанках мабуть є найбагатозначнішим. Недаремно в народній мові він зблизився з поняттям красивого, слова “красний” – “гарний” стали взаємовідповідними. Червона барва символізує добро, радість життя, для молодих – надію на щасливий шлюб. Саме червоне яйце є головним символом Воскресіння, жертовності і небесного вогню. Зелений колір означає весняне пробудження природи, надію на гарний врожай, блакитний – небо, повітря, а також здоров’я. Бурий, коричневий – землю і її приховану життєдайну силу, а чорний – колір ночі, потойбіччя, всього невідомого і таємного. В писанці, будучи тлом, виявляє силу інших кольорів, так само, як в житті темрява дає змогу зрозуміти, що таке світло. Також символізує нескінченність життя людини, продовження буття після смерті.

Багатоколірна писанка є символом родинного щастя, миру, добробуту.

Темні писанки писали на проводи як вираз поваги до тих, хто відійшов у інший світ.



Розговлятися треба овочами, а вже потім – шинкою

Ще більше двохсот років тому Михайло Ломоносов поскаржився імператриці, що в перші дні після Великодня на Русі “дохне” дуже багато народу. А причина в тому, що після семитижневого посту багато хто накидається на їжу так завзято, що це закінчується погано.

Виявляється, за останні століття мало що змінилося. В лікарнях після святкових застіль збільшується кількість пацієнтів з гастритами, виразковою хворобою, гострими панкреатитами. Страждає також і серцево-судинна система. Ми звикли готувати на Великдень багато різних страв, зокрема жирних наваристих холодців, та ще й, коли сядемо за стіл, не знаємо норми, а потім страждаємо від переїдання. А весняної пори й так загострюються захворювання шлунково-кишкового тракту.

Звичайно, для здорової людини піст – справа корисна. Адже ж ми робимо розвантажувальні дні в повсякденному житті. Але в будь-якому випадку повернення до звичайного раціону повинне бути поступовим. Інакше проблем зі здоров’ям не уникнути.

І хоча строго дотримуються посту лише 10 відсотків українців, багато хто в період сорока семи днів не їсть м’ясних продуктів, не вживає тваринного жиру. Тому необхідно знати деякі загальні правила, як треба розговлятися, щоб не нашкодити собі, не спричинити загострення різних недуг шлунково-кишкового тракту.

З самого ранку в неділю, на Великдень, необхідно випити склянку відстояної за ніч води або склянку будь-якого соку. Це треба для того, щоб покращити травлення шлунка і перистальтику шлунково-кишкового тракту. Пізніше, після повернення з храму, святковий сніданок необхідно розпочинати з овочевих страв. Зазвичай, це салати, але заправляйте їх не майонезом, а лише олією. До того ж нерафінованою. У неочищеній олії є дуже багато мікроелементів і поживних речовин, необхідних для організму. І тоді вже можна приступити до білкової їжі – м’яса, яєць. Також не бажано споживати солодке разом з м’ясним, позаяк починається бродіння у кишківнику. Зі спиртного за святковим вранішнім столом краще випити сухого вина.

З приводу вживання писанок та крашанок під час святкового застілля, варто не забувати, що сучасна дієтологія рекомендує їсти одне-два яйця на день. Та справа в тому, що не бажано поєднувати м’ясо і яйця. Краще те й інше споживати з овочами.

Переїдання – це своєрідний стрес для організму. Чому рекомендується пити соки? Тому що саме вони допомагають краще засвоювати їжу, поліпшують обмін речовин і стійкість організму до стресів.

Отже, всім смачної паски та ковбаски! Прислухайтесь до порад дієтологів, щоб не опинитися після свят на лікарняному ліжку, будьте помірковані в їжі і вживанні алкоголю. Не конфліктуйте, ставтесь доброзичливо до тих, хто вас оточує. І це допоможе вам зберегти здоров’я якнайдовше.

Сторінку підготувала Оксана Урецій.

АРМІЙСЬКИЙ СПОРТ

Медальний врожай армійців

У Чанвоні, Південна Корея, завершився другий етап Кубка світу з кульової стрільби.



У вправі з пневматичного пістолета з 10-метрової відстані бронзову медаль здобув заслужений майстер спорту прапорщик Олег Омельчук, який поцілив на 687,9 очок, повідомляє Департамент преси та зв'язків із ЗМІ Міністерства оборони України.

Срібну медаль у цьому виді здобув Дайм'юн Лі з Південної Кореї (688,1), а перемогу святкував сербський стрілець Андреа Златіч (688,9).

Нагадаємо, що Олег здобув срібну медаль і на попередньому етапі Кубка світу з кульової стрільби в Сіднеї, що дало йому право брати участь в Олімпійських іграх 2012 року.

Кількома днями пізніше у болгарському місті Варна завершився етап Кубка світу зі стрибків на батуті.

На змаганнях у складі національної збірної команди України були представлені і спортсмени команди майстрів з окремих олімпійських видів спорту Центрального спортивного клубу Збройних Сил України.

Так, золоті медалі у синхронних стрибках здобув армійський жіночий дует Кийко-Москвіна. Майстри спорту міжнародного класу старший солдат служби за контрактом Марина Кийко та працівник ЗС України Наталя Москвіна продемонстрували злагоджену та висококласну роботу в тандемі і не лишили жодних шансів своїм конкурентам.

Бронзу в синхронних стрибках у чоловіків разом зі своїм партнером по команді здобув заслужений майстер спорту працівник Збройних Сил України Олександр Сатін.

Готуємося до огляду

З 16 по 18 травня у військових частинах Збройних Сил України відбудеться огляд на кращу організацію фізичної підготовки та спортивно-масової роботи.



В рамках підготовки до заходу у військових частинах та підрозділах Повітряного командування "Центр", що дислокуються на Дніпропетровщині, пройшла відповідна перевірка особового складу з бігу на швидкість, витривалість і силову підготовленість та рівня забезпеченості матеріально-спортивної бази в частинах.

Як зазначив начальник фізичної підготовки та спорту Повітряного командування "Центр" підполковник Олег Сірий, основною метою даної перевірки було надання методичної, організаційної допомоги командирам частин та відповідальним посадовим особам у підготовці до огляду.

Аркадій Радківський.
м. Дніпропетровськ.
Фото автора.

Нові рекорди мукачевських "снайперів"



З ініціативи ради Мукачевського баскетбольного клубу ветеранів "Імпульс" та за підтримки голови Закарпатського відділення Всеукраїнського міжконфесійного релігійного християнсько-військового братства підполковника запасу Володимира Бондаря в Мукачевому пройшов 9-й етап відкритого баскетбольного конкурсу "Кращий "снайпер" міста", захід присвячено 65-річчю закарпатського баскетболу та 50-річчю першого польоту людини в космос.

У спортивному змаганні взяли участь 12 команд з Чопа, Берегового та Мукачево. Учасниками конкурсу стали прикордонники місцевого загону, військовослужбовці гарнізону, учні загальноосвітніх шкіл, студенти, ветерани, а також жіночі команди.

На урочистому відкритті конкурсу учасників привітав почесний гість мукачевських ветеранів баскетболу голова Західного регіонального представництва Всеукраїнського міжконфесійного релігійного християнсько-військового братства підполковник запасу Юрій Давидов. Протягом трьох годин на баскетбольному майданчику ЗОШ № 10, де директором Наталія Жабко, тривала запекла боротьба за перехідний кубок МБКБ "Імпульс" як у командному, так і особистому заліках.

Конкурс на найвлучнішого гравця складався з 5 етапів. На кожному з них командам відводилось по півтори хвилини. Ветерани "Імпульсу" перемогли на 1-му та 3-му етапах, закинувши у кошик 30 та 28 м'ячів відповідно. Жіноча команда "Карпатські ведмедиці" на 2-му етапі влучила у кошик 28 разів. Молодіжна команда на найважчому, 4-му, етапі "Кидки з 5 точок" влучила у кільце17 разів. Гравець команди "Імпульс" Віктор Кваша встановив нові рекорди на 1-му, 2-му та 3-му етапах конкурсу, влучивши у кошик відповідно 14, 11 та 13 разів. Він же став переможцем у індивідуальному заліку, набравши на всіх етапах 48 влучень.

За підсумками цікавої спортивної боротьби перше місце з результатом 97 влучень посіла команда МБКВ "Імпульс", яка вчетверте стала переможцем змагання. Друге місце та срібні медалі отримала молодіжна команда за 95 влучень, бронза дісталася жіночій команді "Карпатські ведмедиці" – 86 влучних кидків. Друге місце в особистому заліку з результатом 42 влучних кидки посів Юрій Майнгаст (молодіжна команда), третє місце – Лариса Кузнєцова – 31 влучний кидок (жіноча команда "Карпатські ведмедиці"). На урочистому закритті баскетбольного конкурсу підполковник запасу Юрій Давидов вручив командам та кращим "снайперам" кубки, медалі, грамоти, вимпели з емблемою конкурсу, а також баскетбольні м'ячі.

Від імені всіх учасників цього спортивного заходу щиро дякую за допомогу в проведенні ювілейного конкурсу – підполковникам запасу Юрію Давидову і Володимиру Бондарю, голові Мукачевської районної ради Іллі Матьолі та директору фітнес-клубу "Фіт Кьорвс" Світлані Саприкіній.

Голова МБКВ "Імпульс"
Віталій Бібік.
м.Мукачеве.
Спеціально
для "Крила України".
Фото автора.

КІЛЬКОМА РЯДКАМИ

"Шахтар" відправив до Японії мільйон доларів



Донецький "Шахтар" прийняв рішення підтримати японців, постраждалих від землетрусів і цунамі. "Гірники" перерахували суму в $1 млн. на ліквідацію катастрофи.

"Події в Японії – землетруси, цунамі і техногенна катастрофа, що послідувала за ними, – вразили світ. Руйнівним природним катаклізмам, які змітають цивілізацію, люди можуть протиставити тільки взаємодопомогу. Поодинці ми пропадемо, разом – здолаємо будь-яку біду", – говориться в заяві клубу.

Україна повернулася в світову тенісну еліту



У впертій боротьбі наші тенісистки переграли команду Австралії і повернули Україну до Світової групи Кубка Федерації. У драматичному матчі плей-офф наші дівчата обіграли збірну Австралії 3-2.

Таким чином, у наступному році Україна боротиметься за трофей Кубка Федерації в елітній вісімці найсильніших.

НСК готовий на 75%



Станом на початок квітня готовність НСК "Олімпійський" до чемпіонату Європи з футболу 2012 року складає 75%. Про це в інтерв'ю телеканалу Euronews повідомив віце-прем'єр-міністр України Борис Колесніков.

"Після реконструкції це буде один з найсучасніших та найкомфортабельніших стадіонів у Східній Європі як мінімум", – наголосив Борис Колесніков.

Крім того, віце-прем'єр заявив, що перші матчі на оновленій до Євро-2012 столичній арені заплановані вже у листопаді цього року.

sport.tochka.net

Визначений постачальник матеріалу для виготовлення медалей Олімпіади-2012

LONDON 2012

Золоті, срібні та бронзові нагороди лондонської Олімпіади і Паралімпіади-2012 – всього 4700 штук – виготовлять з руди, видобутої на шахтах однієї з найбільших світових гірничодобувних корпорацій – британо-австралійської Ріо Тінто.

За даними організаторів Ігор, руда надійде із золотомідного родовища Ою Толгой в Монголії і найбільшої міднорудної шахти в американському штаті Юта.

Контракт на виготовлення медалей для Ігор XXX Олімпіади 2012 року в Лондоні отримав британський Королівський монетний двір.

champion.com.ua

Кличко і Хей битимуться в Гамбурзі



Стали відомі остаточні дата і місце проведення першого за останні три роки об'єднавчого поєдинку в суперважкій вазі між чемпіоном IBF/WBO українцем Володимиром Кличком і володарем поясу WBA британцем Девідом Хеєм.

Поєдинок відбудеться 2 липня в Гамбурзі, інформує BoxingScene.com.

Місцем проведення стане футбольний стадіон клубу "Гамбург" – "Імтех Арена". Арена розрахована на 55 тисяч глядачів, пише sports.ru.

Сторінку підготував Андрій Агєєв.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.
Інформаційна підтримка:
"Військо України", "Авиация и время".

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 8-067-587-02-96,
8-0432-59-62-26,
факс: 8-0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Верстка та дизайн:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Олехнович.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112214
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



Мінерал; Гірська система в Азії; Територія поширення; Гуманіст із Роттердама; Древня назва р.Волга; Держава на Близькому Сході; Бойовий заклик; Видатний японський майстер карате; Гармата; Боксер із псевдонімом Клей; Чоловіче ім'я; Древ. держава у Закавказзі; Марка автомобіля; Індійський жіночий одяг; Терористична організація у Зах.Європі; Поп. бренд моб. телефонів; Економічний союз у Зах.Євр.; Морський рак; Вітрильне судно; Великий ссавець із невел. хоботом; Дрібна франц. монета; Америк. конструктор зброї; Англійський блюз-рок співак; Чарівниця; Марка літака; Символ Японії; Виконавець смертного вироку; Ріка у Росії; Озеро у Гірськ. Алтаї; Соляний розчин; Поміщик-кріпосник; Південна вічнозелена рослина; Шекспірівський король; Комаха-шкідник; Американ. письменник; Майстер льотної справи; Російський шансон-гурт; Смоківниця; Місто у Ємені; Супутник Юпітера; Прилад для інд. захисту орг. дих.; Кормова частина палуби корабля; Нота; Місто в Іраку; Радян. авіаконструктор; Ріка в Америці; Російський полярний дослідник; Малоазійська богиня родючості; Індійський державний діяч; Кущ родини кипарисових; Влада Папи Римського; Крилата ракета; Робоча шлюпка; Південь України та Крим; Жіноче ім'я; Вкладник; Монтан; Грузинське чоловіче ім'я; Обробка музичн. твору; Марка літака; Позначення одиниці зем. площі; Самохід. міномет; Вид фіз. вправ; Музичний знак; Наполеон





СУДОКУ

	5	8	1			7		
2			8	6				9
						2		8
			5					7
	2			3			4	
6					7			
9		4						
7				1	6			4
		2			4	8	3	

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 15



АВТОДРОМ

Російський дилер VW побудував спецверсію пікапа Amarok



Дилерський центр "Авто Ганза" представив "військовий" пікап Volkswagen Amarok Military, побудований з використанням доступних для цієї моделі аксесуарів. Компанія пропонує замовляти аналогічні машини армійським підрозділам, службам порятунку й іншим структурам, що працюють в екстремальних умовах.

Від стандартної версії пікап VW Amarok Military відрізняється збільшеним з 249 до 400 міліметрів кліренсом, 16-дюймовими "позашляховими" шинами, "захисним" матовим фарбуванням кузова, посиленими бамперами і кріпленнями для спецсигналів, а також посиленою підвіскою. Крім того, автомобіль одержав модернізований фаркоп, розрахований на буксирування причепа масою до 2,8 тонни. Для "Амарока" буде доступно два варіанти причеплення – з гаком НАТО чи кульовим пристроєм.

Як опція для новинки пропонуватиметься проблисковий маячок на дах, маскувальні ліхтарі, висувна навантажувальна платформа в кузові, лебідка, радіостанція, стійка для мисливської зброї і брезентовий чи твердий кунг. Усі додаткові елементи виконуються з уже готових комплектуючих різних виробників чи виготовляються за індивідуальними проектами (наприклад, зовнішнє кріплення заднього колеса).

VW Amarok Military можна замовити з дволітровими дизельними двигунами потужністю 122 і 163 кінських сил, що працюють у парі із шестиступінчастою "механікою", а також з повним приводом, що підключається.

Ціна на автомобіль буде складатися з вартості базового пікапа й обраних опцій. Найдоступніший "Амарок" у вітчизняній валюті зараз коштує близько 250 тисяч.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

АНЕКДОТИ

Из рапорта курсанта-летчика: "Самолет выехал за пределы взлетно-посадочной полосы, проломил забор, врезался в дерево, после чего потерял управление".

Инструктор предложил вводную экипажу бомбардировщика:
– На борту возник пожар, и Вы должны покинуть самолет. Однако фонарь кабины не отстрелился, а крышку штурманского люка заело. Ваши действия, лейтенант Смит?
– Я буду катапультироваться через фонарь, – ответил командир воздушного корабля.
– О'кей, – сказал инструктор, – самолет вы покинете, но разобьете голову и погибнете. Второй пилот, Ваши действия?
– Я покину машину через отверстие, проделанное командиром.

Аэропорт. Диспетчер дает разрешение на взлет. В это время аэродромщик обкашивает траву вокруг фонарей на рулежке, оборудование – классическая. Погода так себе, накрапывает дождик, и мужик надел плащ-палатку. Косит траву. В этот момент Як-42 выруливает на взлет по этой самой дорожке. Диспетчер дает команду освободить полосу. Дядька отходит метров на 25-30 и стоит, ждет. Капюшон на голове, в руке коса. Борт катит мимо, аэродромщик приветливо машет экипажу. Все, кто в самолете, видят машущую фигуру...
Пилот:
– Диспетчер, скажите своему косарю – пусть хоть косу положит, пока у нас пассажиры через люки не повыпрыгивали!

В самолете. Стюардесса подходит к командиру и говорит:
– В салоне террорист с бомбой спекулирует парашютами.

В отдел здравоохранения приходит девушка:
– Я хочу получить место медицинской сестры.
– А у Вас есть соответствующая квалификация?
– Еще бы! У меня один брат парапланерист, другой дельтапланерист, а отец уже третий мотодельтаплан строит.

Переправляют солдат на самолете, один из них спрашивает:
– А нам выдадут парашюты на случай аварии?
– Нет, не положено.
– А когда нас переправляли на корабле, то нам давали спасательные жилеты.
– Да, на корабле так положено.
– Надо же! Я и не предполагал, что людей, умеющих летать, больше, чем людей, умеющих плавать!

Приходит старик к синему морю, кличет золотую рыбку...
– Чего тебе надобно, старче?
– Совсем сдурела старуха – не хочет быть царицей, хочет быть... асом Люфтваффе!
Ничего не сказала рыбка, лишь хвостом по воде вильнула. Возвращается старик от синего моря, глядь, а на месте дворца их старая землянка, а перед ней сидит его старуха у разбитого Мессершмитта.